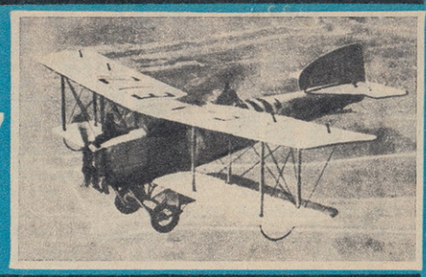
PL ISSN 0137-866x ● Nr ind. 37606

SP

O filmie „Poczta lotnicza" — str. 7

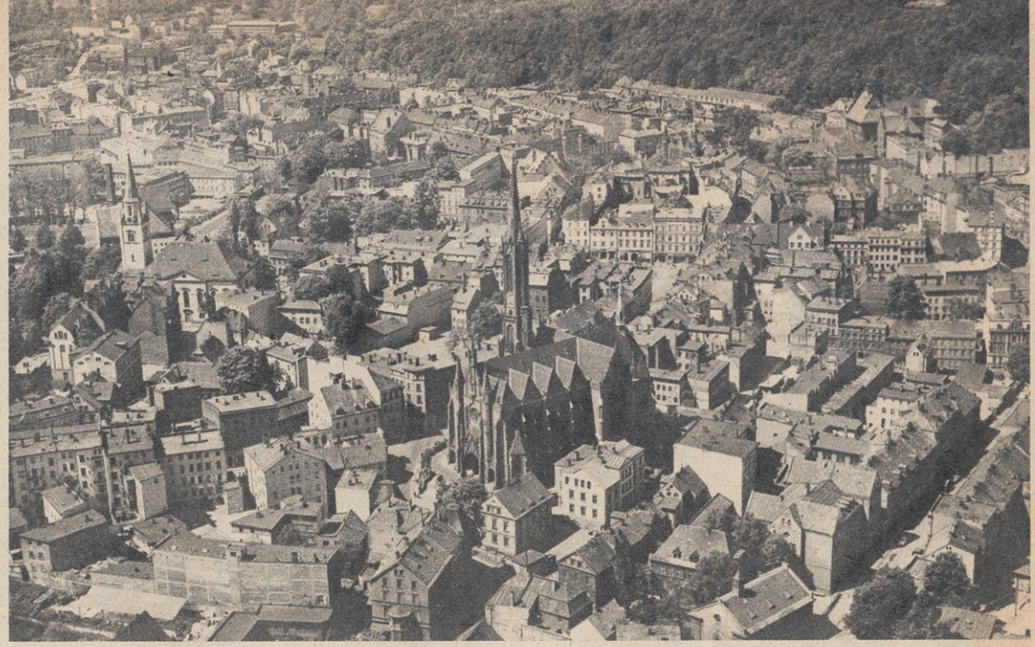


28 (1702) ● 8.07. 1984 CENA 20 zł

SKRZYDLATA POLSKA

„Młodzi modelarze-lotnicy na start" — o imprezie, zorganizowanej po raz kolejny przez aerokluby 3 czerwca, czytaj na str. 4 i 14.
Zdjęcie: Bernard Koszewski

POLSKA



WAŁBRZYCH. Miasto wojewódzkie, w Górach Wałbrzyskich. W r. 1290 książę świdnicko-jaworski Bolesław I wzniósł zamek na Górze Zamkowej, od r. 1366 za Bolesława II rozpoczęto wydobycie rud srebra i ołowiu. W r. 1392 Wałbrzych przeszedł w posiadanie królów czeskich, dzieląc następnie polityczne losy regionu. Obecnie – duży ośrodek przemysłowy i kulturalny, m. in. filia Politechniki Wrocławskiej, 2 teatry, muzeum regionalne, klasycystyczny kościół ewangelicki (1785–88), kościół NMP (przebudowany), zamek (XVII–XIX w.), domy z XVIII i XIX w. W Nowym Dworze na Górze Zamkowej ruiny średniowiecznego zamku (przebudowany w XV i XVI w).

Zdjęcie: Lech Zielaskowsk

Z LOTU PO KRAJU

PODWÓJNE ZWYCIĘSTWO POLSKICH PILOTÓW W SZWAJCARII

Polscy piloci samolotowi startowali w czerwcu na Wilgach w międzynarodowych mistrzostwach Szwajcarii, które rozegrano w miejscowości Butwil. Trzy pierwsze miejsca zajęli Polacy: 1. **Jan Baran**, 2. **Krzysztof Lenartowicz**, 3. **Witold Świadek**. Nasi reprezentanci zajęli również pierwsze miejsce w klasyfikacji drużynowej.

MISTRZOSTWA SPADOCHRONOWE PAŃSTW SOCJALISTYCZNYCH W BIELSKU-BIAŁEJ

Na lotnisku Aeroklubu Bielsko-Bialskiego przeprowadzono w dniach 19–25 czerwca br. Mistrzostwa Spadochronowe Państw Socjalistycznych. Uczestniczyły ekipy 9 krajów: Bułgarii, Czechosłowacji, Kuby, Mozambiku, NRD, Rumunii, Węgier, ZSRR i dwie drużyny Polski, przy czym Kuba i Mozambik nie wystawiły drużyn kobiecych. Startowało 55 mężczyzn i 39 kobiet.

Drużynę Polski I stanowili: **Andrzej Palenik, Lesław Panaś, Wiesław Skóra, Wiesław Guzik, Marek Fotyga**; Polski II: **Andrzej Mazur, Mariusz Puchała, Andrzej Siwka, Ireneusz Zalewski**.

W uroczystości otwarcia mistrzostw wzięli udział: wiceminister obrony narodowej, szef Zarządu Szkolenia Bojowego WP, gen. dyw. **Wojciech Barański** oraz prezes Aeroklubu PRL, gen. bryg. pil. dr **Władysław Hermaszewski**.

W skokach na celność lądowania pierwsze miejsce ex aequo zajęli **B. Wiesner** (NRD) i **S. Metodijew** (Bułgaria). **A. Palenik** zajął ex aequo 5–7 miejsce, **W. Skóra** zajął 8–11 miejsce.

Akrobację kobiet wygrała **Jelena Burkowa**, przed **Aleksandrą Szwaczko** i **Kristin Steinmeyer** z NRD. Wśród mężczyzn najlepszy był **Nikołaj Uszmajew**, drugi — **Władymir Kolesnik**, trzeci — **Sergiej Szjurpat**.

W dwuboju najlepszy okazał się **Bernd Wiesner** (NRD), przed **Wiaczesławem Waliunaszem** (ZSRR) i **Janem Sofrankiem** (CSRS). Najlepszą dwuboistką była **Jelena Burkowa** przed **Cornelią Fisher** (NRD) i **Larisą Koryszewą** (ZSRR).

W drużynowej klasyfikacji mistrzostw niespodziankę sprawili polscy skoczkowie, plasując się na drugim miejscu po ZSRR i przed NRD. Wśród kobiet tytuł mistrzowski zdobyła Czechosłowacja, wyprzedzając ZSRR, NRD, Bułgarię, Polskę i Węgry.

Obszerniej o mistrzostwach napiszemy w jednym z następnych numerów.

XXIV SAMOLOTOWY LOT POŁUDNIOWO-ZACHODNIEJ POLSKI IM. F. ŻWIRKI

Z udziałem 35 załóg przeprowadzono w Aeroklubie Krakowskim (21–23.06.) XXIV Samolotowy Lot Południowo-Zachodniej Polski im. Franciszka Żwirki. Rozegrano trzy konkurencje, pierwszą wygrał **Włodzimierz Skalik** (Aeroklub Częstochowski), drugą — **Edward Popiołek** (Aeroklub Krakowski), trzecią — **Janusz Darocha** (Aeroklub Częstochowski). Końcowa klasyfikacja: 1. **Ryszard Michalski** (Aeroklub Łódzki), 2. **Zbigniew Chrząszcz** (Aeroklub Wrocławski), 3. **Edward Popiołek** (Aeroklub Krakowski), 4. **Wacław Wieczorek** (Aeroklub Krakowski), 5. **Wacław Nycz** (Aeroklub Rzeszowski).

III ZLOT KONSTRUKTORÓW AMATORÓW W CWL W LESZNIE WLKP.

Sekcja KAK przy Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie Wlkp. zawiadamia, że w dniach 29–30 września 1984 organizuje III Ogólnopolski Zlot Konstruktorów Amatorów. Zaprasza się osoby mogące zademonstrować swój sprzęt, jak też wszystkich zainteresowanych. Organizatorzy przewidują przeprowadzenie pokazów sprzętu, konkurencje sprawności technicznej itp., co będzie poddane ocenie i uhonorowane nagrodami w 3 kategoriach: ULM-y, samoloty oraz motoszybowce i motolotnie. Organizatorzy zapewniają odpłatne wyżywienie i zakwaterowanie oraz możliwość zabezpieczenia konstrukcji. Warunkiem uczestnictwa w zlocie jest zgłoszenie swego udziału; osoby, które chcą przybyć ze sprzętem, powinny podać jego opis oraz podstawowe dane techniczne do dnia 11 sierpnia 1984, na adres: Centrum Wyszkolenia Lotniczego, Sekcja KAK, 64-100 Leszno Wlkp.

W SKRÓCIE

● Pilocj samolotowi i spadochroniarze Aeroklubu Warszawskiego pokazem akrobacji uświetnili 24 czerwca br. festyn sportowy „Trybuny Ludu" w Otwocku.

● Na lotnisku Aeroklubu Grudziądzkiego w Lisich Kątach rozegrano w dniach 23–24 czerwca br. XIX ogólnopolskie zawody modelj swobodnie latających spółdzielczości mieszkaniowej. Honorowy protektorat nad zawodami objął prezydent miasta Grudziądza.

WYDAWNICTWA

JANUSZ MEISSNER — **MIŁE ZŁEGO POCZĄTKI.** Wydawnictwo Literackie — 1984. Wydanie 2. Opowiadania lotnicze z lat 1927–1951. Str. 321, cena 90 zł.

RYSZARD GRUNDMAN — **SMUGI NA NIEBIE.** Wydawnictwo MON — 1984. Wydanie 2. Str. 432, cena 140 zł.

JANUSZ KĘDZIERSKI — **ZAPOMNIANE REKORDY.** Wydawnictwo MON — 1983. Str. 321, cena 90 zł.

ZMARŁ

6 czerwca 1984 w Mielcu, w wieku 36 lat, **JÓZEF JĘDO**, poseł na Sejm PRL, długoletni pracownik WSK PZL-Mielec; odznaczony m. in. Srebrnym Krzyżem Zasługi, odznaką Zasłużony dla Województwa Rzeszowskiego.

W NASTĘPNYM NUMERZE

- NASZA ROZMOWA z kpt. pil. Adamem Hodernym
- SPADOCHRONOWE REKORDY ŚWIATA
- PRECYZJA PILOTÓW
- NAD POLAMI I BUDOWAMI ZSRR
- OSTATNI MOHIKANIN LUBLINA
- POLOWANIE NA STATKI

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **SZWAJCARIA.** Dyrektor Swissair poinformował, że urząd lotnictwa cywilnego zezwolił na szkolenie kobiet w szwajcarskiej szkole pilotów komunikacyjnych, które jednak odpowiadać muszą wymogom stawianym mężczyznom. Decyzja ta, zdaniem dyrektora, nie pozwala na zbytni optymizm, gdyż zapewne dużo czasu upłynie, zanim w kabinie samolotu Swissair zasiądzie kobieta-pilot.

● **RFN.** Stowarzyszenie hobbistów-konstruktorów amatorów lotniczych (Oskar Ursinus Vereinigung) ocenia, że rok 1983 był w pewnym sensie rekordowy dla amatorskich konstrukcji. 9 nowo zbudowanych maszyn wykonało swe pierwsze loty. W ostatnich czterech latach członkowie stowarzyszenia zbudowali 27 samolotów, z tego 12 oryginalnych konstrukcji. Co roku w lecie odbywają oni swe zloty, które służą wymianie doświadczeń.

● **ZSRR.** W lecie bieżącego roku mija 25-lecie eksploatacji moskiewskiego lotniska cywilnego Szeremietiewo, na którym funkcjonują dwa międzynarodowe porty lotnicze. Z tego lotniska samoloty Aerofłotu odbywają regularne rejsy na 102 międzynarodowych liniach pasażerskich i 5 towarowych, latają do 118 miast w 95 krajach; łączna długość sieci tych linii przekracza 700 000 km. Po 25 lat liczą już linie Moskwa — Paryż i Moskwa — Londyn, ponad 30 lat połączenia lotnicze z krajami skandynawskimi.

● **RFN.** Znany szybownik Klaus Holighaus oblatał 21 kwietnia br. prototyp szybowca Discus zakładów Schempp-Hirth. Jest to szybowiec nowej generacji klasy standard o doskonałości 41. Podstawowe dane: rozpiętość — 15,0 m, powierzchnia nośna — 10,58 m², długość — 6,58 m, wysokość — 0,81 m, masa własna — 228 kg, masa max. w locie — 500 kg, obciążenie powierzchni nośnej — 29–47 kg/m², prędkość min. — 68 km/h, prędkość max. w locie poziomym — 270 km/h, min. opadanie — 0,59 m/s.

● **PORTUGALIA.** Na międzynarodowych targach rolniczych w Santaren polski PEZETEL wystawił po raz pierwszy samolot PZL M-18 Dromader w wersji do gaszenia pożarów.

● **WIELKA BRYTANIA.** W wieku 91 lat zmarł w Londynie emerytowany marszałek lotnictwa RAF — sir Artur Harris.

● **RFN.** W miejscowości Mengen odbyły się w czerwcu mistrzostwa szybowcowe kraju w obsadzie międzynarodowej. Z Polaków startował Stanisław Zientek, który zajął w ogólnej punktacji trzecie miejsce.

● **BELGIA.** Linię lotnicze SABENA zmuszone zostały do zaniechania intratnego handlu kością słoniową. W okresie ostatnich 10 lat samoloty tych linii przewiozły ponad 300 ton tego towaru ze stolicy Burundi — Usumbury w Afryce do Brukseli.

● **RFN.** Muzeum niemieckie w Monachium otrzymało w maju br. nową halę, w której zlokalizowany został wyodrębniony dział lotnictwa i astronautyki. W związku z tym muzeum udostępniło zwiedzającym szereg nowych eksponatów, m. in. samoloty: zrekonstruowany Junkers F-13, Dornier Do-335 (sprowadzony z USA), Bücker Jungmeister, Klemm 25, Focke Wulf Stieglitz; samoloty powojenne Starfighter i Tornado oraz śmigłowce Bell 47 i Bo-105.

● **FRANCJA.** 36 pilotów wzięło udział w X krajowych mistrzostwach balonów na ogrzane powietrze. Zwyciężył Pascal Martin.

● **RFN.** Od marca br. samoloty Lufthansy latają raz w tygodniu z Monachium bezpośrednio do Moskwy i Leningradu.

ASTRONAUTYKA

● 6.06.1984. Start satelity Kosmos-1569.

● 5.06.1984. W mieście Udomla, gdzie urodził się kosmonauta O. Makarow (3 wyprawy kosmiczne), zostało wzniesione jego popiersie.

● 1.06.1984. Zmarł w Moskwie generalny konstruktor silników lotniczych, członek Akademii Nauk ZSRR Archip Lulka (76 lat).

● Minister obrony RFN podał o powołaniu zespołu roboczego do prac rozwojowych przy francusko-zachodnioniemieckim wojskowym satelicie obserwacyjnym.

● W Luksemburgu powstało towarzystwo luksembursko-amerykańskie SLS dla opracowania systemu oraz satelity łącznościowego i telewizyjnego GDL (ok. 1986).

● Nowe projekty satelitów RFN: DFS/Kopernikus (łącznościowy, geostacjonarny, telewizyjny i stereofoniczny dla RFN i Berlina), ROSAT (astronomiczny; 1987), ROBUS (naukowy), SERES (poszukiwawczy i ratowniczy; 1989). Poza tym przemysł RFN współpracuje przy satelitach Intelsat-6 (koniec 1986) i ERS-1 (1988–89), sondzie Galileo (1986), a także przy budowie naziemnej stacji satelitarnej ESA w Australii i radioteleskopu w Iraku. Informacja z czerwca 1984.

● NASA wybrała 17 kandydatów, w tym 3 kobiety (spośród 4 934) na przyszłych astronautów w Space Shuttle. Wiek 31 do 41 lat.

● Satelita ESA Exosat (start 26.05.1983) przez rok obecności na orbicie zaobserwował ponad 700 źródeł promieniowania X. Jego obecna orbita — 3 820 × 188 331 km; 71,4°.

● Podstawą pomiarów w lotach kosmicznych, lądowaniach próbników na Wenus, odbiorze sygnałów z dalekiego kosmosu itp. jest metrologia. Najlepszy w świecie system metrologiczny ma obecnie Biuro Standardów ZSRR, opierające się na 12 wielkich instytutach naukowych.

● Badania Marsa doprowadziły do wykrycia w jego atmosferze jakby naturalnego lasera zasilanego energią Słońca. Jest projekt wykorzystania lasera marsjańskiego do łączności z cywilizacjami pozaziemskimi w zasięgu Galaktyki. Podobne zjawisko laserowe powinno występować w atmosferze Wenus. Oczywiście przedtem należy przenieść z Ziemi na Marsa lub Wenus odpowiednie zwierciadła-rezonatory.

● „Kosmos, to nie tylko przeznaczenie mężnych i śmiałych. Jest on i dla ciekawych, pomysłowych, upartych, szukających oraz przekonanych o przyszłości tego jeszcze nie poznanego świata" (Jurij Gagarin).

● Wśród kosmonautów plastyków jest W. Dżanibekow, poświęcający niemal każdą wolną chwilę grafice i malarstwu. Dobrze i chętnie rysuje także pierwszy kosmonauta francuski J.-L. Chretien.

z mgr. inż.
JÓZEFEM OLEKSIAKIEM
głównym konstruktorem
Dromadera z Ośrodka
Badawczo-Rozwojowego
Wytwórni Sprzętu
Komunikacyjnego
PZL w Mielcu

M-18 Dromader należy do najbardziej udanych samolotów agro, zyskał uznanie na wielu rynkach zagranicznych, nagrodzono go złotymi medalami na targach międzynarodowych w Nowym Sadzie (Jugosławia), Plowdiw (Bułgaria), Lipsku (NRD) oraz w Poznaniu. Ma także certyfikaty: kanadyjski, francuski, jugosłowiański amerykański oraz polski.

MYŚLENIE EKONOMICZNE MA PRZYSZŁOŚĆ

— Czy M-18 Dromader jest już konstrukcją skończoną, czy nadal poddawany jest pewnym modyfikacjom?

— Samolot, aby utrzymał się na rynku, musi być systematycznie doskonalony. Wejście na rynki zagraniczne to jeszcze nie wszystko. O sukcesie będziemy mówić wtedy, gdy samolot ten utrzyma się dłużej na tych rynkach, gdy będzie kupowany... Dlatego nie możemy sobie pozwolić na to, żeby samolot pozostawić na etapie prototypu. Jest i musi być ciągle udoskonalany. Rosną wylatane godziny przez te samoloty. Możemy już stwierdzić, które części i zespoły zużywają się wolniej, a które szybciej, bywa, że i zbyt szybko, niż to zakładaliśmy. Dążymy do zapobiegania tym zjawiskom. Musimy przystosowywać samolot do specjalnych wymagań użytkowników. Pod tym względem wymagania są różne. Każdy ma swoje indywidualne życzenie. Staramy się je, w miarę naszych możliwości, zaspokajać. W naszej produkcyjnej ofercie jesteśmy dopiero gdzieś w połowie drogi. Ten prawdziwy Dromader, o jakim marzymy, jest dopiero w wieku — powiedzmy — młodzieńczym.

— Wspomniał Pan o szybszym, niż przewidywano, zużywaniu się pewnych części i zespołów tego samolotu. Czy może Pan posłużyć się przykładami?

— Uważam, że urządzenie agro trzeba nieustannie udoskonalać. Pewne trudności występują z osłonami kadłuba i silnika. Kratownice przedwcześnie pękają i trzeba je wzmacniać. Kółko ogonowe ze względu na usytuowanie w strumieniach chemikaliów (korodujące środowisko) szybko się zużywa.

— Czy są już jakieś propozycje zaradzenia temu?

— Przede wszystkim stosujemy coraz lepsze surowce, odporne na korozję, a także bardziej skuteczne materiały ochronne. Eliminujemy łatwo korodujące stopy. Sięgamy do laminatów, tkanin przesyconych plastykiem (na pokrowce). Pracujemy nad tym, aby strumień chemikaliów skierować bardziej w dół, a tym samym oddalić go od konstrukcji samolotu. Takie małe kółko ogonowe, a stwarza duże trudności.

— Wspomniał Pan również o spełnianiu życzeń odbiorców. Czego one dotyczą?

— M-18 Dromader w wersji początkowej nie miał sztucznego horyzontu, ani radiostacji, ani radiokompasu. W miarę napływania zamówień i życzeń wyposażaliśmy samoloty w te urządzenia. Stosowaliśmy starą zasadę: klient nasz pan! Z kolei wprowadziliśmy ogrzewanie kabiny oraz jej oziębianie, skuteczną wentylację. Pierwotnie stosowaliśmy mechaniczne sterowanie aparaturą agro. Przyznam, nie było ono zbyt wygodne i dokładne. Na życzenie zastosowaliśmy sterowanie elektrohydrauliczne, by zlikwidować dźwignie, a wprowadzić guziki przyciskowe. Inni użytkownicy zażądali wprowadzania filtrów przy stosowaniu chemikaliów i uszczelniania kabiny. Jeszcze inni nie mogli się obejść bez wycieraczki. A jak wycieraczka — to spryskiwacz szyb i tak dalej.

— I spełnialiście te wszystkie życzenia?

— Stopniowo.

— I dzięki temu Dromader staje się samolotem coraz bardziej dojrzałym.

— W każdym bądź razie coraz lepsze warunki pracy dla pilota!

— M-18 jest aktualnie eksportowany do 15 krajów świata. Lata pod różnymi szerokościami geograficznymi. W Afryce, Azji, Ameryce Północnej, Południowej. Skala potrzeb i upodobań użytkowników jest więc ogromna i stąd różne wymagania. Czy jednak zdarzyło się życzenie zagranicznego kontrahenta, które Pana jako głównego konstruktora szczególnie zbulwersowało?

— Owszem! Zaszokowała mnie propozycja zbudowania Dromadera na... pływakach! Stwierdziliśmy jednak, że jest to jednak dla nas zadanie za trudne. Nie mamy żadnego doświadczenia w tym względzie. Do morza daleko.

— Zaskakuje mnie Pana odpowiedź. A gdyby zamówienie opiewało na — powiedzmy 500 samolotów? To co? Czyżby tak renomowany zakład jak mielecka WSK PZL nie podjął się wykonania takiego zadania?

— W tym rzecz, że rozmowy przedwstępne dotyczyły małych ilości. Gdyby jednak przedsięwzięcie okazało się dla nas opłacalne...? Kto wie. Chyba zdecydowalibyśmy się.

— Pracując nad modyfikacją samolotu M-18, jednocześnie przystąpiliście do tworzenia rodziny Dromaderów. Pierwsze prototypy już oblatano. Czy główny konstruktor może pokrótce uzasadnić ideę powołania do życia „potomstwa" wciąż jeszcze, jak wynika z Pana wcześniejszej wypowiedzi, nie w pełni opierzonego „ojca rodu"?

— Nie ma na świecie samolotu uniwersalnego, tak jak nie ma uniwersalnego pojazdu, czy maszyny budowlanej, która by wykonywała wszystkie czynności na placu budowy. Doszliśmy do wniosku, że w naszej ofercie powinno się znaleźć kilka zunifikowanych konstrukcji, które mogłyby służyć do wykonywania prac agro w różnych warunkach określonych przede wszystkim wielkością areału pól, nad którymi będą pracować. Innymi słowy postanowiliśmy zaoferować samolot i dla tego, kto chce wykonywać prace nad rozległymi obszarami pól, jak też dla tego, kto potrzebuje samolotu do małych upraw, rozdrobnionych półek. Podjęcie decyzji o stworzeniu samolotowej rodziny było tym łatwiejsze, że w kraju produkujemy silniki różnej mocy, co stwarza szansę na pomyślną realizację naszego przedsięwzięcia. W końcu zdawaliśmy sobie sprawę i z tego, iż nasz kraj, w ramach podziału zadań krajów RWPG, przyjął na siebie obowiązek wytwarzania samolotów agro i to zobowiązuje do poszerzania oferty i twórczej penetracji tematu.

— Czy Pan wobec tego może poinformować naszych Czytelników o aktualnym stanie prac związanych z tworzeniem rodziny Dromadera?

— Oczywiście. Kontynuowane są obloty dwóch prototypów M-21, które otrzymały nazwę Dromader Mini. Jest to samolot, jak sama nazwa wskazuje, mniejszy od M-18, napędzany silnikiem o mocy 441 kW (600 KM), a nie 736 kW (1 000 KM), jak jego protoplasta. Udźwig środków chemicznych — 900 kg. Zakładamy, że będzie to samolot stosowany do prac nad średnimi areałami pól.

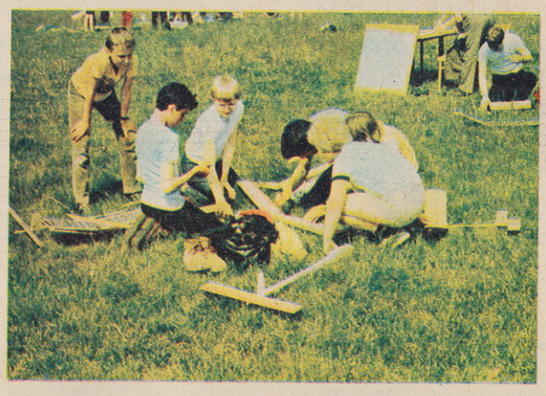
— To Dromader Mini. A następne?

— Pracujemy nad projektem wstępnym samolotu M-24 Dromader Super. W budowie znajduje się oprzyrządowanie do produkcji prototypów, wykonano już pierwsze części. W dużym stopniu ta konstrukcja spełnia życzenie dotychczasowych użytkowników M-18. Podstawowy typ Dromadera ma tylko jedno miejsce dla pilota i w związku z tym otrzymaliśmy zamówienia na dwumiejscową wersję, na wprowadzenie drugiej kabiny. Nie można było tego życzenia spełnić w przypadku M-18. W Dromaderze Super będą dwie kabiny, dla pilota i mechanika, lub dla instruktora i ucznia, bo i funkcję szkolną ten samolot będzie spełniać. Zastosujemy silnik 736 kW (1 000 KM) o zwiększonej mocy (w WSK Kalisz złożyliśmy już zamówienie na takowy). Rozpiętość zwiększy się o ponad 2 metry, a udźwig środków chemicznych o ponad 600 kg, w stosunku do M-18, przy czym w wersji przeciążonej zakładamy przekroczenie udźwigu 2 ton. Samolot ten będzie również dłuższy od M-18. Wreszcie — dobiega końca opracowanie

DOKOŃCZENIE NA STR. 12

M-21 Dromader Mini w próbnym locie. Zdjęcie: CAF

Z MODELEM NA LOTNISKO



Miał być festyn. Miały być wszędzie setki modelarzy, począwszy od najmłodszych, miały być tysiące widzów podziwiających ich wyczyny we wspólnej, dobrze zorganizowanej zabawie. Taki miał być charakter imprezy „Młodzi modelarze-lotnicy na start" z okazji Międzynarodowego Dnia Dziecka oraz Tygodnia Kultury Fizycznej i Sportu, zorganizowanej 3 czerwca br. na wszystkich lotniskach aeroklubów regionalnych. Może — miał być, to za dużo powiedziane, bo na cud, po wieloletnim zastoju, nikt chyba nie liczył. Raczej powinno tak być, aby modelarstwo odgrywało w pełni wychowawczą i propagandową rolę, będąc możliwie najbardziej masową kuźnią młodych i najmłodszych kadr dla przyszłego lotnictwa.

Nie było źle, gdyby wziąć pod uwagę statystyki — te wskazują na wyraźny wzrost liczby uczestników w tegorocznej imprezie, i to wzrost niemały, bo o 28% (w 1983 w całej Polsce — ok. 2 500 uczestników, w br. — ok. 3 200). O tym, jak bardzo zaciemniają obraz takie suche statystyki, świadczyć mogą inne dane i fakty.

Jedynie na imprezę zorganizowaną przez Aeroklub Bielsko-Bialski przybyli modelarze ze wszystkich 26 modelarni zrzeszonych w tym aeroklubie. W innych miejscach, o których autor uzyskał dane (Warszawa, Krosno, Katowice, Łódź, Szczecin, Radom, Piotrków Trybunalski), uczestniczyli modelarze średnio z połowy zrzeszonych modelarni (np. w Łodzi — tylko z 4 na 28). Tyle nudnych danych liczbowych, jakkolwiek wymownych, a przy tym pochodzących z pewnego źródła, bo od wizytatorów z zewnątrz. A że niżej podpisany w jednej z takich wizytacji uczestniczył, niech będzie mu wolno podzielić się kilkoma wrażeniami.

O 9.30 lądujemy aeroklubową Wilgą, pilotowaną przez **Andrzeja Klimkowskiego** z Działu Szkolenia, na lotnisku Aeroklubu Radomskiego. Wraz z nami lecą: **Zygmunt Kępka** z Działu Propagandy i **Edmund Osiński** z Wydziału Modelarstwa APRL. Z nadlotniskowego kręgu obserwujemy kilkoro dzieci na skraju lotniska. Impreza jeszcze się nie rozkręca (rejestrację uczestników zarządzono dla wszystkich aeroklubów na godz. 9.00—10.30).

Wykorzystując ten spokój rozmawiam z instruktorem **Lechem Filipowiczem** z modelarni Aeroklubu Radomskiego i z kierownikiem tej modelarni **Andrzejem Wojciechowskim.** Obydwaj — młodzi ludzie. Na podstawie rozmowy rysuje się obraz niewesoły — to nie rozmowa, to raczej skarga.

Modelarnię aeroklub ma jedną (pozostałe 13, to modelarnie spółdzielni mieszkaniowych i LOK) i to podobno w kiepskim stanie: stary

DOKOŃCZENIE NA STR. 14

„Młodzi modelarze-lotnicy na start" — w Aeroklubie Bydgoskim, Radomskim i Płockim (na zdjęciu obok — zwycięzcom w Płocku wręcza dyplomy szef szkolenia i sportu APRL płk dypl. pil. Henryk Kącik).

Zdjęcia: Bernard Koszewski (4) i Piotr Górski (3)

SPORTOWCY czterdziestolecia

BIELSKO-BIALSKIE POCZĄTKI

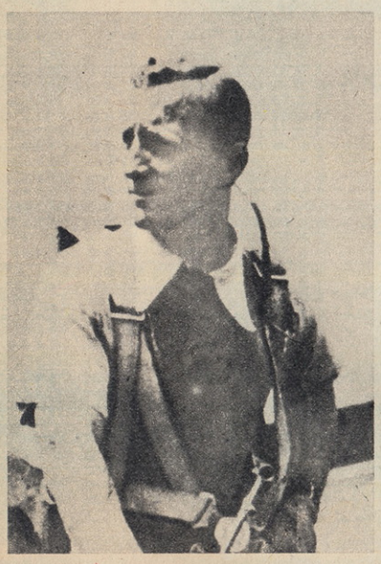
Tuż po zakończeniu II wojny światowej, w maju 1945, Ministerstwo Komunikacji utworzyło w Bielsku Centralny Harcerski Ośrodek Szybowcowy. W jego skład wchodziły przedwojenne szkoły szybowcowe na Żarze i w Goleszowie, lotnisko w Aleksandrowicach oraz warsztaty w Białej. Mało kto zdawał sobie wówczas sprawę, że ta decyzja będzie mieć po latach wymiar historyczny w rozwoju lotnictwa sportowego w Polsce Ludowej, a szczególnie szybownictwa. W tym okresie, kiedy władze lotnictwa cywilnego w Warszawie zaczęły dopiero organizować swoje placówki w terenie, a koncepcja jego organizacji ledwie się rysowała, w Bielsku zabrano się z entuzjazmem i energią do pracy, aby jak najszybciej latać. Stało się to za sprawą grupy przedwojennych działaczy lotnictwa sportowego i inżynierów konstruktorów, w tym kilku ze Lwowa, których wojenne i powojenne losy rzuciły do Bielska. Zajęto się szybko uporządkowaniem obiektów lotniczych, kompletowaniem i remontowaniem sprzętu lotniczego. Tam też, w Bielsku i na Żarze, obok Fordonu, Bodzowa k. Krakowa i Krosna, wykonywano pierwsze po wojnie loty szybowcowe. Rejon Podbeskidzia i same Beskidy stwarzały ku temu dobre warunki, starty szybowców, tak jak przed wojną, odbywały się bowiem przy naciągu z lin gumowych, co było tanią formą szkolenia.

Na jesieni 1945, kiedy w wyzwolonym kraju uruchomiono już 30 ośrodków szybowcowych, które rozpoczęły szkolenie do podkat. A i B, Ministerstwo Komunikacji przemianowało bielski ośrodek harcerski w Ośrodek Organizacji Szybownictwa. Wcześniej, 12 września 1945, powołano w Bielsku do życia aeroklub. 26 stycznia 1946 zarządzeniem ministra komunikacji utworzono w Bielsku pomocnicze przedsiębiorstwo lotnicze pn. Instytut Szybownictwa, którego kierownikiem został inż. **Rudolf Weigl.** Zadaniem Instytutu była praca badawczo-doświadczalna w dziedzinach technicznej i szkoleniowej szybownictwa.

Na efekty nie trzeba było długo czekać. Już w marcu tegoż roku oblatano w bielskim IS 5 sztuk zrekonstruowanych szybowców Salamandra. W kwietniu — w ramach programu IS — w Goleszowie, Aleksandrowicach i na Żarze przeprowadzono pod kierownictwem **Włodzimierza Humena** i **Piotra Mynarskiego** pierwszy unifikacyjny kurs instruktorów szybowcowych; wykonano 567 lotów w czasie 72 h. W sierpniu (26—27) bielscy działacze zorganizowali pierwsze po wojnie, a VIII z kolei, Krajowe Zawody Samolotowe, które wyłoniły zwycięską załogę z Aeroklubu Łódzkiego: pilota **Romualda Żerkowskiego** i nawigatora **Władysława Rybickiego** — pierwszych, oficjalnie wyłonionych w zawodach, sportowców lotniczych Polski Ludowej.

Według danych MK, w bielskim Instytucie Szybownictwa przeszkolono w 1946 roku 396 pilotów, wykonano 9 672 starty, wylatano 339 h, co na owe czasy było dużym osiągnięciem. Bielsko, ze swym Instytutem i jego szkołami szybowcowymi oraz aeroklubem, stało się centralnym ośrodkiem szybownictwa promieniującym na cały kraj. Nic też dziwnego, że ciągnęły tam zewsząd liczne rzesze początkujących i zaawansowanych szybowników łaknących dobrego latania.

Pierwszą po wojnie srebrną odznakę szybowcową zdobył w szkole szybowcowej w Tęgoborzu **Józef Szypuła** (23.041947), a pierwszą złotą, w ogóle w Polsce, w Bielsku — **Borys Puzej** (15.06.1947). Tego samego dnia **Józef Jankowski** ustanowił krajowy szybowcowy rekord wysokości — 3 850 m, bijąc rekord z 1936 (3 435 m). Kilkanaście dni wcześniej, 2 czerwca 1947, na lotnisku w Aleksandrowicach **Piotr Mynarski** oblatał prototyp szybowca IS-1 Sęp, konstrukcji inżynierów **Józefa Niespała** i **Władysława Nowakowskiego.** Z tym m.in. szybowcem już 30 lipca wyruszyła z Bielska do Szwajcarii pierwsza wyprawa polskich szybowników za granicę, by wziąć udział w I Międzynarodowym Tygodniu Szybowcowym w Samedan. Kierował nią inż. Rudolf Weigl, a pilotami byli: **Adam Zientek** i **Borys Puzej.** W Samedan zwrócił na siebie uwagę właśnie Adam Zientek. Startując na Sępie, zajął w zawodach 8 miejsce. Puzej startował poza konkursem.



Poniżej: Inż. Rudolf Weigl, kierownik Instytutu Szybownictwa. Obok, z prawej: Adam Zientek (zdjęcie z końca lat pięćdziesiątych)

ADAM ZIENTEK

może być z pewnością uznany za jednego z pierwszych wybitnych szybowników Polski Ludowej. Po zawodach w Samedan, demonstrował Sępa na centralnych pokazach z okazji Święta Lotnictwa w Warszawie (7.09.1947). Pełniej dał potem znać o sobie w wyczynowej szkole szybowcowej na Żarze. 1.04. 1948 wykonał tam na Sępie lot w czasie 18 h 23 min. W czerwcu (16—20) zwyciężył na tym typie szybowca w pierwszych po wojnie, a VII z kolei, Krajowych Zawodach Szybowcowych na Żarze. Należał do grona trzech pilotów (wraz z **E. Adamskim** i **I. Kempówną**), którzy wykonali zespołowy przelot szybowcowy z Żaru w okolice Wiednia (28.07.1948). Był autorem kilku rekordów krajowych w klasie szybowców dwumiejscowych, m.in. wysokości — 2 630 m (13.09.1948), długotrwałości lotu — 23 h 51 min (18—19.10.1948), prędkości na trasie po obwodzie trójkąta 100 km — 45,11 km/h. Jako drugi w Polsce zdobył złotą odznakę szybowcową, a później diamentową. Z Bielskiem i Żarem związał się na trwałe, tam też założył rodzinę, ale później mniej już latał wyczynowo i zawodniczo, demonstrował szybowce na wielu pokazach (m.in. na Święcie Lotnictwa w stolicy oraz w zdjęciach do filmu „Pierwszy start" — 1950), gdyż poświęcił się trudnej i odpowiedzialnej pracy pilota doświadczalnego. Nie ma takiego szybowca w Bielsku-Białej, konstrukcji i produkcji IS, SZD i PZL-Bielsko, na którym by nie latał, a wiele z ich prototypów oblatywał po raz pierwszy. Przez ponad 35 lat torował w ten sposób drogi rozwojowe polskiego szybownictwa, przekazując oblatany sprzęt nowym pokoleniom polskich szybowników. Swój żarliwy entuzjazm dla szybownictwa i pasję latania przekazał synowi — Stanisławowi, absolwentowi Wydziału MEL Politechniki Warszawskiej, dziś już dojrzałemu szybownikowi, któremu czasem towarzyszy jeszcze w charakterze doświadczonego pomocnika w startach na zawodach. Tradycje rodzinne przeszły na nowe pokolenie.

Adam Zientek jest dziś żywą historią szybownictwa Polski Ludowej, szczególnie jego konstrukcji. Ma 65 lat, jest na emeryturze, nadal lata. Jak na swój wiek, wygląda młodo, ma nadal sylwetkę sportowca. Nie rozstaje się jednak jeszcze ze swym zakładem szybowcowym, noszącym obecnie nazwę PZL-Bielsko, któremu poświęcił całe swe dorosłe życie. Swą wiedzę i ogromne doświadczenie przekazuje teraz młodym.

PIERWSZY REKORD ŚWIATA

W czerwcu 1949 odbyły się na Żarze I Zawody Szybowcowe Państw Demokracji Ludowej. Startowało 19 pilotów: z Bulgarii (1), Czechosłowacji (6), Węgier (5) i Polski (7); obecni byli obserwatorzy z Centralnego Aeroklubu ZSRR im. W. P. Czkałowa z Moskwy. Rozegrano 6 konkurencji, a w ogólnej punktacji zwyciężyła **Irena Kempówna** na szybowcu Sęp, która w trakcie zawodów (10.06), ustanowiła pierwszy w Polsce Ludowej kobiecy rekord świata prędkości przelotu po trasie trójkąta o obwodzie 100 km — 50 km/h.

Otwarcie na Żarze I Zawodów Szybowcowych Państw Demokracji Ludowej z udziałem pilotów Bułgarii, Czechosłowacji, Węgier i Polski oraz obserwatorów z ZSRR (6—19.06.1949).

Młoda pilotka instruktorka dała o sobie znać już wcześniej kilkoma wyczynami i rekordami krajowymi, które miały miejsce na Żarze i w Jeleniej Górze, w której latano już wówczas dużo na mało jeszcze znanej fali. Była ona m.in. autorką 2 krajowych rekordów w kategorii D2 kobiet: długotrwałości lotu — 10 h 31 min i wysokości 2 065 m (11.07.1948); ten pierwszy podwyższyła niedługo potem (22.07.1948) na 14 h 22 min. Na Żarze ustanowiła na Musze kobiecy rekord wysokości — 2 629 m (20.07.1948), a potem (22.10.1950) w Jeleniej Górze (z Lucyną Wlazło) uzyskała przewyższenie 4 964 m. Dalsze rekordy ustanowiła w 1951, podczas VIII Krajowych Zawodów Szybowcowych w Inowrocławiu i jeszcze inne, których wyliczenie zajęłoby zbyt wiele miejsca.

Irena Kempówna wyszła potem za mąż, także za pilota, i po mężu przejęła nazwisko Zabiełło. Po kilku latach ujrzeliśmy ją na stanowisku kierownika szkoły i centrum szybowcowego w Lesznie Wlkp. (1957—1966), gdzie przyczyniła się do rozwoju tego słynnego ośrodka szybowcowego. Obecnie wraz z mężem zamieszkuje w Szwajcarii.

(cdn)

JERZY R. KONIECZNY

Żar dziś — szybowce na lądowisku, w głębi — budynek nowego internatu. Zdjęcia: B. Koszewski (1), H. Kucharski (1), archiwum (2)

Śmigłowce Mi-2 i samolot PZL-101 Gawron, które uczestniczyły w tegorocznym Locie Północno-Zachodniej Polski.

Zdjęcie: Włodzimierz Chrenowicz

LOT PÓŁNOCNO-ZACHODNIEJ POLSKI

W 1933 rozegrano w Poznaniu I Lot Północno-Zachodniej Polski, kontynuowany w latach następnych jako Zlot do Poznania. Inicjatywa powrotu do tych zawodów narodziła się wśród działaczy samolotowych Aeroklubu Poznańskiego w roku 1982, w którym Okręgowe Zawody Samolotowe rozegrano pod nazwą Lotu Północno-Zachodniej Polski. 20 maja br. rozegrano kolejny Lot Północno-Zachodniej Polski z udziałem 11 załóg. Celem zawodów było umożliwienie treningu zawodniczego pilotom Aeroklubu Poznańskiego i całego VII Okręgu Sportowego przed startami w imprezach ogólnopolskich. Atrakcją zawodów był udział pilotów wojskowych, startujących na śmigłowcach Mi-2, którzy w ten sposób chcieli zapoznać się ze specyfiką latania rajdowo-nawigacyjnego, w związku z możliwością ich startu w tegorocznych, samolotowych mistrzostwach Polski.

Dla maksymalnego ograniczenia kosztów, zawody przeprowadzono w ciągu jednego dnia, rozgrywając dwie konkurencje w pełnym wymiarze, z próbami — obliczeniową, rozpoznania, regularności i lądowania na celność. Obydwie trasy składały się głównie z odcinków w kształcie łuku, a na każdej znajdowało się po 12 obiektów i znaków do rozpoznania. Szkoda, że z tej formy treningu mimo zaproszeń nie skorzystali piloci sąsiednich aeroklubów w Zielonej Górze, Lesznie, Ostrowie i Szczecinie, których rzadko spotyka się na imprezach ogólnopolskich. O walorach sportowego latania precyzyjnego z uznaniem wyrażali się piloci wojskowi, podkreślając duże znaczenie szkoleniowe tego typu zawodów dla kształtowania umiejętności rozpoznania powietrznego i precyzyjnej nawigacji.

Zawody wygrała zdecydowanie załoga w składzie: A. Rybski — M. Kamoś na PZL-101 Gawron przed załogami: M. Mastalerz — B. Szutowski i T. Szczot — J. Zielonow. Zwycięzcy otrzymali piękny puchar przechodni, a pozostałych zawodników uhonorowano okolicznościowymi dyplomami. Zawody pokazały, że start śmigłowców razem z samolotami, według jednolitego regulaminu, jest absolutnie możliwy (Podobny przypadek kilkanaście lat temu zaistniał na jednym z Rajdów Dziennikarzy i Pilotów).

Zdaniem sekcji samolotowej Aeroklubu Poznańskiego, dla aktywizacji sportowej okręgów północnych i zachodnich należałoby Lot Północno-Zachodniej Polski wprowadzić na stałe do imprez ogólnopolskich. Obecnie skupienie imprez samolotowych na południu i wschodzie (Kraków, Rzeszów, Lublin) nie ułatwia startu pilotom z aeroklubów na zachodzie czy północy kraju. Wzorem innych dyscyplin sportowych, imprezy drugoligowe także w sporcie samolotowym powinny być organizowane częściowo według podziału terytorialnego.

LECH SZUTOWSKI

MISTRZOSTWA ŚLĄSKA

Aeroklub Gliwicki był gospodarzem jubileuszowych, XV Spadochronowych Mistrzostw Śląska, rozegranych w dniach 20—26 maja br. w obsadzie międzynarodowej. Startowało 37 zawodników z aeroklubów: Bielsko-Bialskiego, Gdańskiego, Gliwickiego, Mieleckiego, Podkarpackiego, Rybnickiego Okręgu Węglowego i Śląskiego oraz z Kilonii i Lubeki (RFN). Wszyscy zawodnicy dysponowali spadochronami szybującymi. Rozegrano wszystkie konkurencje, przewidziane w regulaminie. Łącznie wykonano 420 skoków.

W skokach indywidualnych na celność lądowania wygrał Andrzej Młyński (Gliwice) przed Rolandem Hatzebuhlerem (Kilonia) i Krzysztofem Filusem (Katowice). W skokach na akrobację najlepszy był także Andrzej Młyński, a dwa następne miejsca zajęli: 2. Zbigniew Łaski (Rybnik), 3. Krzysztof Filus (Katowice). Skoki grupowe na celność lądowania: 1. Gliwice; 2. Katowice; 3. Kilonia II. Akrobacja zespołowa (relativ): 1. Gliwice; 2. Mielec; 3. Gliwice II. Klasyfikacja zespołowa: 1. Gliwice I; 2. Katowice; 3. Gliwice II.

Rys. W. Fuglewicz

MISTRZOSTWA ZIEMI LUBUSKIEJ

W dwa majowe popołudnia (19—20.05.1984) odbyły się w Zielonej Górze II Spadochronowe Mistrzostwa Ziemi Lubuskiej. Impreza wzbudziła duże zainteresowanie, o czym świadczą m.in.: start 39 spadochroniarzy w 13 drużynach, reprezentujących 6 aeroklubów regionalnych (Bielsko-Biała, Gdańsk, Lubin, Mielec, Wrocław, Zielona Góra), WKS Grunwald i Północną Grupę Wojsk Radzieckich oraz liczni widzowie.

Podczas zawodów wykonano na lotnisku Aeroklubu Ziemi Lubuskiej po 4 skoki na celność lądowania, liczące się w klasyfikacji indywidualnej i zespołowej oraz po 1 skoku z lądowaniem w mieście o Puchar Osiedla Łużyckiego.

Wyniki indywidualne: 1. Jarosław Boroń (WKS Grunwald II), 2. Mariusz Puchała (WKS Grunwald I), 3. Artur Biaduń (Aeroklub Zagłębia Miedziowego), 4. Władimir Nikitin (PGWR), 5. Władimir Syczewski (PGWR), 6. Włodzimierz Gieszcz (WKS Grunwald III).

Wyniki zespołowe: 1. PGWR, 2. WKS Grunwald II, 3. WKS Grunwald III.

Puchar Osiedla Łużyckiego: 1. Grzegorz Chamera (WKS Grunwald III), 2. Adam Tomaszuk (Aeroklub Ziemi Lubuskiej), 3. Janusz Brzeziński (WKS Grunwald I), 4. Adam Chodorowski (WKS Grunwald I), 5. Włodzimierz Gieszcz (WKS Grunwald III), 6. Artur Janczak (Aeroklub Ziemi Lubuskiej).

Rozegrane w pierwszym dniu zawodów skoki w konkurencji indywidualnej i zespołowej wykonywano w trudnych warunkach atmosferycznych, podczas silnego wiatru (do 7 m/s) i turbulencji. Zawody, poza efektowną propagandą lotnictwa wśród miejscowego społeczeństwa, były również interesującą konfrontacją spadochroniarzy wojskowych i aeroklubowych, pożyteczną zwłaszcza dla tych ostatnich. Organizatorami udanej imprezy były Aeroklub Ziemi Lubuskiej i WKS Grunwald. Skoki wykonywano z dwóch Wilg i śmigłowca Mi-4, udostępnionego organizatorom na czas zawodów przez dowództwo Wojsk Lotniczych.

Spadochroniarze uczestniczący w Mistrzostwach Ziemi Lubuskiej w drodze do śmigłowca Mi-4, udostępnionego sportowcom przez Dowództwo Wojsk Lotniczych.

Zdjęcie: Wacław Hołys

BIULETYN AEROKLUBU PRL Nr 588

Diamenty za przelot po trasie zamkniętej 300 km

49(1596)	Sylwin Mydlak	— 300 km	(8.8.1982)
50(1597)	Janusz Małkiewicz	— 315 km	(8.8.1982)
51(1598)	Mirosław Ołowski	— 315 km	(8.8.1982)
52(1599)	Roman Sienkiewicz	— 315 km	(8.8.1982)
53(1600)	Andrzej Rydzyński	— 315 km	(8.8.1982)
54(1601)	Grzegorz Smołka	— 316 km	(15.8.1982)
55(1602)	Irena Radomska	— 312 km	(29.8.1982)

Srebrne Odznaki Szybowcowe

66(5848)	Bogusław Mazurski	— 6 h 12 min,	1150 m,	56 km	(10.7.81)
67(5849)	Andrzej Szczerba	— 5 h 19 min,	2100 m,	80 km	(30.5.82)
68(5850)	Krzysztof Kozłowski	— 5 h 14 min,	1200 m,	80 km	(30.5.82)
69(5851)	Maciej Sobczyk	— 6 h 01 min,	1122 m,	52 km	(8.7.82)
70(5852)	Aleksander Förmanowski	— 5 h 19 min,	1188 m,	52 km	(8.7.32)
71(5853)	Robert Koralewski	— 5 h 13 min,	1233 m,	52 km	(9.7.82)
72(5854)	Leszek Łakomy	— 5 h 17 min,	1600 m,	80 km	(20.7.82)
73(5855)	Piotr Jackowski	— 6 h 08 min,	1200 m,	50 km	(17.7.82)
74(5856)	Sławomir Kaszubowski	— 6 h 20 min,	1100 m,	80 km	(22.7.82)
75(5857)	Janusz Małkiewicz	— 5 h 14 min,	1100 m,	80 km	(24.7.32)
76(5858)	Artur Chudy	— 5 h 18 min,	1350 m,	51 km	(24.7.82)
77(5859)	Bogumił Milaszewski	— 5 h 55 min,	1050 m,	80 km	(24.7.82)
78(5860)	Leszek Załęski	— 5 h 57 min,	1700 m,	52 km	(25.7.82)
79(5861)	Piotr Czarnowski	— 5 h 29 min,	1900 m,	80 km	(25.7.82)
80(5862)	Piotr Noga	— 5 h 20 min,	1670 m,	100 km	(25.7.82)
81(5863)	Tadeusz Głód	— 6 h 50 min,	1830 m,	100 km	(25.7.82)
82(5864)	Andrzej Zawierucha	— 5 h 06 min,	1100 m,	51 km	(31.7.82)
83(5865)	Zbigniew Kunas	— 6 h 01 min,	1166 m,	69 km	(31.7.82)
84(5866)	Jarosław Ruszkiewicz	— 5 h 32 min,	1350 m,	56 km	(1.8.82)
85(5867)	Dariusz Korc	— 5 h 17 min,	1780 m,	60 km	(1.8.82)
86(5868)	Tomasz Kuś	— 5 h 16 min,	1333 m,	120 km	(1.8.82)
87(5869)	Grzegorz Kaczmarek	— 6 h 12 min,	1133 m,	120 km	(1.8.82)
88(5870)	Piotr Krakowczyk	— 5 h 57 min,	1450 m,	51 km	(1.8.82)
89(5871)	Witold Zieliński	— 5 h 49 min,	1350 m,	62 km	(7.8.82)
90(5872)	Alfons Kaczor	— 5 h 03 min,	1500 m,	62 km	(7.8.82)
91(5873)	Janusz Toczek	— 5 h 14 min,	1400 m,	51 km	(7.8.82)
92(5874)	Artur Winiarski	— 5 h 07 min,	1100 m,	51 km	(8.8.82)
93(5875)	Wojciech Stączek	— 7 h 13 min,	1580 m,	52 km	(8.8.82)
94(5876)	Stanisław Haczyński	— 5 h 49 min,	1600 m,	52 km	(8.8.82)
95(5877)	Grzegorz Rutowicz	— 6 h 13 min,	1800 m,	65 km	(8.8.82)
96(5878)	Leszek Guderski	— 5 h 37 min,	1420 m,	58 km	(8.8.82)

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL

POCZTA LOTNICZA — serial dokumentalny produkcji francuskiej (1980). 6 odcinków: 1 — Pan Daurat, 2 — Nad piaskami pustyni, 3 — Cel: Ameryka Południowa, 4 — Andyjski kondor, 5 — Aż do Pacyfiku, 6 — Odrębna cywilizacja. Osoby: Bernard Fresson jako Didier Daurat, Michel Duchauscy — Pierre Latécoere, Jean-Pierre Bouvier — Jean Mermoz, Benoit Allemane — Antoine de Saint-Exupéry. Scenariusz i adaptacja — Edouard Bobrowski, dialogi — Marcel Julian, reżyseria — Gilles Grangier. Tekst polski opracowała Małgorzata Ustupska. TVP serial emitowała w każdą niedzielę (o godz. 11) od 8 kwietnia do 13 maja 1984.

POCZTA LOTNICZA

W kwietniu i maju 1984 TVP w programie I emitowała sześcioodcinkowy serial produkcji francuskiej pt. „Poczta lotnicza". Serial co prawda opowiadał o ludziach lotnictwa francuskiego, którzy zorganizowali, a następnie rozbudowali komunikację lotniczą, ale postacią pierwszoplanową w nim był dyrektor do spraw eksploatacji Linii Lotniczych Latécoere, a następnie linii Aerospatiale — Didier Daurat (1891—1953). On to z właściwą sobie energią i konsekwencją trzymał w ręku nici wszystkich poczynań obu wspomnianych linii lotniczych. Mimo wprost żelaznych praw, jakie wprowadził wobec personelu latającego i technicznego, z czasem polubiono go, ponieważ okazał się sprawiedliwy w swym postępowaniu.

Trzeba przypomnieć, iż inicjatorem stworzenia linii lotniczej, a w pierwszym okresie głównie linii pocztowej, był Pierre Latécoere, (1883—1943), konstruktor francuski i przemysłowiec, właściciel Towarzystwa Latécoere w Tuluzie. Na propozycję swego dyrektora generalnego de Beppo Massimi (1875—1961) przyjął do pracy Didiera Daurata. Dlaczego? Otóż Massimi, lotnik włoski, w okresie I wojny światowej był nawigatorem kpt. pil. Didiera Daurata. Załoga ta walczyła na francuskim samolocie przeciwko Niemcom. Massimi poznał Daurata w czasie wojny i dlatego też uważał, iż on jeden — spośród znanych mu doświadczonych pilotów — może zorganizować loty pocztowe, a następnie przekształcić je stopniowo w regularne linie lotnicze.

Latécoere, człowiek wielkich interesów, przyjął Daurata, ale bacznie mu się przyglądał. Powziął myśl uruchomienia linii lotniczej z Francji do Ameryki Południowej i chciał się upewnić, czy Daurat będzie umiał zrealizować jego zamierzenia. Wkrótce uzyskał poparcie władz państwowych, a także koncesję na uruchomienie linii lotniczej i środki finansowe. Wiedział, że Daurat w okresie I wojny światowej dowodził eskadrą i to z dużymi osiągnięciami, wiedział także, że umiał doprowadzić do tego, iż człowiek na froncie zapominał o sobie i o niebezpieczeństwie.

Dewiza Daurata w kierowaniu ludźmi sprowadzała się do jednego zdania: „Zespołowi trzeba dać cel, podnieść go do wysokości niemal nieosiągalnej, uczynić z niego ideał, pobudzić współzawodnictwo, a wtedy z miękkiego tworzywa ludzkiego można uformować substancję wysokiej wartości". Realizując uporczywie tę właśnie tezę osiągnął wyniki, które przeszły najśmielsze oczekiwania. Daurat natychmiast po przyjęciu do pracy wprowadził całkowity absolutyzm w swym pierwszym zespole czterech pilotów. Vannier Domray, Delrieux i Moraglia byli pilotami wojskowymi. Daurat zdołał im wpoić przekonanie i wiarę, że ich pokojowe zadanie jest równie piękne, wartościowe i ważne jak te w czasie wojny.

Piloci wiedzieli, że Daurat nie przepuści zaniedbania i to najdrobniejszego. Byli mu za to wdzięczni, choć początkowo okazywali swe niedowolenie. Żądał bowiem od nich rzeczy niemożliwych, ale jednocześnie określał je jako powinności zwykłe, codzienne i tym samym podnosił ich wartości pilotażowe, moralne i nade wszystko działania w zgranym zespole. Chwalił rzadko, ganił często. Ale podporządkowany jemu personel, choć burzył się przeciw żelaznej dyscyplinie, ostrym wypomnieniom czy zwalnianiu z pracy, to jednocześnie rozpływał się przy rzuconych niedbale przez niego słowach uznania. Był dla nich szefem mrukliwym, bardzo twardym i budzącym lęk, ale z czasem polubili ten strach przed nim; mimo iż był w Tuluzie, odległej setki kilometrów od ich miejsca postoju, czuli respekt przed nim, zdawali sobie sprawę, że jeśli nie jutro, pojutrze, to za kilka dni dowie się o wszystkim, pozna szczegóły i wtedy będą odpowiadać za wszystko co złe. Jego nieomylne oko dostrzegało najmniejszy ślad zmęczenia i braku odwagi, czy chęci wykonania przelotu. Nie dopuszczał do tego, w porę decydował, zmieniał pilota. Chciał mieć wybór pilotów do określonego lotu i wreszcie to osiągnął. Nieprzerwanie prowadził selekcję pilotów; pozostawali tylko najlepsi, najbardziej zahartowani, niezłomni, gotowi wykonać nawet niewykonalne zadanie. Wierzyli sobie i jemu mogli także zaufać. To była jego nieoficjalna wyższa szkoła pilotów i ludzkich charakterów. Przez jego sito przeszli Mermoz, Guillaumet, Erable, Reine, Pivot, Gourp, Saint-Exupery...

Wśród nich był także Antoine de Saint-Exupery (1900—1944), który dopiero po kilku latach pracy zawodowej pilota wydał „Nocny lot", „Pocztę na południu" i wiele innych. Między innymi na wątkach „Poczty na południu" powstał scenariusz serialu. Saint-Ex cenił sobie bardzo Daurata, mimo iż ten niejednokrotnie pod jego adresem miał wiele uwag. Zresztą nie było osób, do których Daurat nie miałby jakichś zastrzeżeń.

Aby przypomnieć sobie nie tylko atmosferę i napięcie, jakie towarzyszyły nam przy oglądaniu serialu, warto odtworzyć migawki z lat dwudziestych. Oto kilka meldunków odnotowanych przez Saint-Exuperyego w „Poczcie na południu".

„Tu Saint-Louis w Senegalu do Port Etienne: Pocztowy nie doleciał do Saint Louis. Stop. Pilnie przekazać wiadomości".

„Tu Port Etienne, nadajemy do Saint Louis: Nie wiemy nic od chwili startu godzina 16.45. Stop. Rozpoczniemy natychmiast poszukiwania".

„Tu Saint Louis, nadajemy do Juby: Brak wiadomości o pocztowym Francja—Ameryka. Stop. Leccie pilnie Port Etienne".

„Tu Juby, nadajemy do Port Etienne: Samolot 216 opuszcza Juby godzina 14.20, kierunek Port Etienne".

„Tu Saint Louis w Senegalu, nadajemy do Tuluzy: Samolot Francja—Ameryka odnaleziony na wschód od Timiris. Stop. W pobliżu wrogi oddział. Stop. Pilot zabity, samolot roztrzaskany, poczta nietknięta. Stop. Wysłana do Dakaru."

„Tu Dakar, nadajemy do Tuluzy: Poczta doszła szczęśliwie do Dakaru. Stop".

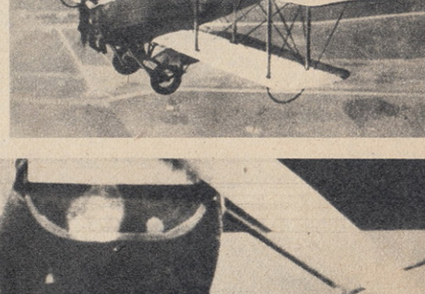
Tyle Saint-Exupery. Przewóz poczty zainicjowano na trasie Tuluza—Casablanka (1 850 km w 13 h). Z kolei linia przebiegała z Casablanki do Dakaru (2 850 km). Następnie uruchomiono połączenie z Saint Louis do Cap-Vert (800 km w 6 h) i z Cap-Vert do Noromba (2 200 km w 3 dni). Dalej — z Noromba do Refice (650 km w 5 h), z Recife do Rio de Janeiro (1950 km w 14 h). Wreszcie z Rio de Janeiro do Buenos Aires (2100 km w 15 h). Łącznie wymienione 7 linii osiągnęły długość 12 400 km.

Dopiero połączenie Paryża z Buenos Aires (poprzez Atlantyk Południowy) spełniły ambitne zamierzenia inicjatorów i organizatorów francuskiej komunikacji lotniczej, a w tym przewozu poczty. Te późniejsze dokonania wiążą się z niezwykłym człowiekiem i pilotem, dumą Francji Jean Mermozem (1901—1936). Dokonał tak wiele, że nie sposób nawet w kilku zdaniach wymienić jego zasług. Do 1924 był pilotem wojskowym, a od 1924 w Towarzystwie Latécoere. W 1927 dokonał przelotu bez lądowania z Tuluzy do Saint Louis (23 h). Od 1928 w Ameryce Południowej. W maju 1930 na wodnosamolocie Laté 28 przeleciał Atlantyk Południowy z Saint Louis do Natalu w 11 h 30 min. Miał najwyższe odznaczenia francuskie, ustanowił rekordy świata, był inspektorem generalnym Air France (francuskich linii lotniczych). W tym miejscu dodajmy, że Linie Lotnicze Latécoere (1918—1927) przekształciły się w Linie Lotnicze Aerospatiale (1927—1933), z których (m.in.) w 1933 utworzono Air France. Aerospatiale jako jedna z pięciu linii wniosła do Air France — poza osiągnięciami, sprzętem i organizacją połączeń lotniczych — wielu wartościowych ludzi, którzy zajmowali odpowiedzialne stanowiska i kierowali komunikacją lotniczą. Tych ludzi, głównie świetnych pilotów, którzy ukształtowani w bardzo trudnych warunkach pod kierownictwem Daurata zapisali się następnie złotymi zgłoskami w dziejach lotnictwa francuskiego.

Serial kończy się na 1931, kiedy Saint-Exupery przychodzi z wizytą do Daurata i wręcza mu z dedykacją napisany przez siebie „Nocny lot" (wydany przez Gallimarda), za który w niedługim czasie wyróżniony został nagrodą Femina.

TADEUSZ MALINOWSKI

PS. Filmowi bohaterowie, aczkolwiek byli podobni do bohaterów autentycznych (patrz zdjęcia), to jednak różnili się nieco wyglądem.



U góry: Jean Mermoz (po lewej) i Didier Daurat (po prawej) ● Samolot Breguet.14 użytkowany przez Towarzystwo Latécoère (po prawej) ● U dołu od lewej: Dabry, Mermoz i Gimie.
Zdjęcia archiwalne

Dokonano już tylu wyczynów lotniczych, że – wydawało się – już niczego nie można dokonać, tak jak nie sposób odkryć nowy ląd. A jednak... czy można oblecieć świat na śmigłowcu – statku powietrznym wynalezionym po to, by docierać do miejsc niedostępnych terenowo, a nie geograficznie? „Chciałem udowodnić, że śmigłowiec nadaje się nie tylko na krótkie dystanse" – powiedział po zakończeniu swego wokółziemskiego samotnego rajdu śmigłowcem Dick Smith. Dokonał tego w ubiegłym roku. A jak?...

ŚMIGŁOWCEM DOOKOŁA ŚWIATA

Wielkie sukcesy mogą osiągać, jak się okazuje, nie tylko pełni sił ludzie młodzi. Kiedy Dick Smith rozpoczynał swą wielką przygodę, miał lat 40. Że był jednak niezwykle energiczny i pełen inwencji, może świadczyć fakt, że karierę finansową w rodzinnej Australii zaczynał w 1968 z 600 dolarami. W piętnaście lat później był już milionerem. Stać go było bez trudu na śmigłowiec, którym chętnie i wygodnie docierał do swej firmy elektronicznej w Sydney, bo nie znosił korków na drogach. Któregoś dnia zakiełkowała w nim myśl, by polecieć swym śmigłowcem dalej — poza Sydney, poza Australię... w szeroki świat.

Wykonywane codziennie loty pozwoliły mu poznać dobrze swego Jet Rangera (Bell 206B) i nieźle opanować pilotaż. To jednak było zbyt mało, by wybrać się w podróż dookoła świata — przygotowania wymagała również maszyna. Dick Smith chciał lecieć sam, więc w tylnej kabinie wbudował dodatkowy zbiornik paliwa, który przedłużył zasięg z 720 do 1 260 km.

Zamierzał lecieć turystycznie, chciał dużo fotografować. Do tego trzeba mieć swobodne ręce i nie być wciąż zaabsorbowanym pilotowaniem. Wbudowanie autopilota nastręczało wiele problemów. W końcu jednak się udało. Niedługo Dick Smith miał sprawdzić, jak mało mu to pomogło...

Przygotowania polegały nie tylko na pokonywaniu problemów natury technicznej. By zrealizować lot po zaplanowanej trasie, pilot musiał uzyskać zezwolenia na lądowanie w 19 krajach. Nie obeszło się bez pomocy australijskiego MSZ.

Energiczny milioner przygotowywał się po amatorsku, więc niezwykle starannie. Po dwóch latach, tj. już w 1983, był gotów.

Podróż rozpoczął startując z Fort Worth w Teksasie (USA). Przez Nowy Jork, Boston, Frobisher Bay (Kanada) dotarł na wybrzeże. Teraz zaczęły się przeloty nadmorskie. Nad Grenlandią wpadł w tak potężne turbulencje, że myślał, iż za chwilę postrada wirnik nośny. Udało mu się szczęśliwie wylądować na wyspie Baffin Island, gdzie przenocował pod gołym niebem.

Przez Kulusuk (Grenlandia) doleciał do stolicy Islandii — Reykjaviku. W drodze do Szkocji zdarzyła mu się przygoda, której nie doświadczają raczej piloci cywilni. Nagle, tuż koło głowy, pleksiglasową szybę przebił... wielkokalibrowy pocisk. Drugi przebił zbiornik paliwa. Na szczęście ponad jego powierzchnią.

Dick Smith nie miał pojęcia, kto go ostrzelał. Był w każdym razie szczęśliwy, że dotarł cało do Londynu. Tu zakończył się pierwszy etap przelotu, w którym pokonał 11 725 km w niespełna 61 godzin lotu (średnia prędkość — blisko 193 km/h). A że był to wrzesień — postanowił zwiedzić salon lotniczy Farnborough '83, na którym nastąpiło niezwykłe spotkanie.

Start Dicka Smitha z Fort Worth w USA transmitowała telewizja. Program oglądał H. Ross Perot, syn teksaskiego milionera i scena startu Smitha poruszyła w nim bardzo czułą strunę — ambicję. Perot postanowił, że pierwszym człowiekiem, który samotnie obleci świat śmigłowcem, musi być Amerykanin. Z dnia na dzień kupił śmigłowiec. Podobny jak Dicka Smitha, tylko nowszej wersji o dłuższym zasięgu — Bell 206L Long Ranger. W 3 tygodnie ustalił plan lotu. Nie miał wielkiego doświadczenia w pilotowaniu śmigłowców — zaangażował więc towarzysza podróży, który doszlifował swój kunszt pilotażu jeszcze w Wietnamie. Wraz ze śmigłowcem wystartował potężny transportowy Lockheed C-130 Hercules, wioząc na pokładzie 11 mechaników obsługi i części zamienne, z których bez trudu można było złożyć drugiego Long Rangera i jeszcze by wiele zostało. Samolot towarzyszył mu przez całą drogę. Perot traktował swój lot niezwykle poważnie, w sensie sportowym.

Ze Smithem spotkali się właśnie w Farnborough, gdzie krzyżowały się ich szlaki. „Pytam, kiedy odlatują — opowiadał potem Smith. — Odpowiadają — w porze obiadu. To w pół godziny po mnie. Opadły im szczęki. Oni naprawdę myśleli, że będę z nimi robił wyścig dookoła świata".

Smith nie śpieszył się. Drugi etap Londyn—Sydney podzielił na 28 lądowań, które rozłożone były na trasie 23 092 km. Pokonał ją w 113 godzin lotu. Nie było to łatwe. „Kiedy zaczynałem, nie miałem najmniejszego pojęcia o tym, na jak kiepską mogę natrafić pogodę. Gdybym wiedział o tym wcześniej, chyba nigdy nie podjąłbym się wykonać tego lotu" — powie później. To właśnie sprawiło, że autopilot — na który tak liczył — był przeciążony, więc musiał polegać na własnych rękach.

Nad plażą w Birmie wpadł w tak potworną ulewę, że zupełnie stracił widoczność. Dalszy lot stał się niemożliwy. Zaczął powoli obniżać się, by wylądować. I to awaryjne lądowanie omal nie zakończyło całego przedsięwzięcia.

Po zetknięciu z ziemią Jet Ranger nagle zaczął przechylać się na bok. Wylądował na lotnych piaskach. Dick Smith zaczął odrzucać gorączkowo piach — bez efektu. Z przerażeniem stwierdził, że jeszcze trochę, a śmigłowiec gotów pogrążyć się całkiem.

Wskoczył do kabiny.

Zaskowyczał uruchamiany silnik. Przechył jest coraz większy. Jet Rangerem nie da się wystartować, jeśli przechył przekracza 10°.

Smith włącza 100% mocy. Ogląda się do tyłu — śmigło ogonowe dzieli od piachu tylko kilka centymetrów. Błyskawiczna decyzja. Na dopuszczalne 5 sekund włącza 110% mocy. Jet Ranger drgnął... Z piasku wyłoniły się powoli płozy i po chwili zawisły nad jego powierzchnią. Był uratowany.

Zupełnie inna przygoda spotkała go nad Alaską. Była piękna pogoda, więc mógł porobić upragnione zdjęcia. A było co fotografować: pod nim roztaczał się widok wpadającego do morza lodowca, nad którym leciał na wysokości 118 m. Lodowiec urodził jednak lodową górę. W pewnym momencie góra oderwała się i stoczyła do morza. Tylko nagły unik uratował Smitha przed niespotykanej wielkości fontanną, która z łatwością mogła zwalić śmigłowiec do wody. Poczuł się jak Guliwer w krainie olbrzymów...

Ale to było już w trzecim etapie przelotu — z Australii do Teksasu. Ponieważ w żaden sposób nie udało mu się uzyskać zgody na lądowanie na Kurylach, zmuszony był lecieć przez Japonię i Aleuty. Właśnie między Japonią a tymi wyspami leciał nad nieprzerwaną warstwą chmur. Tymczasem kończyło się paliwo.

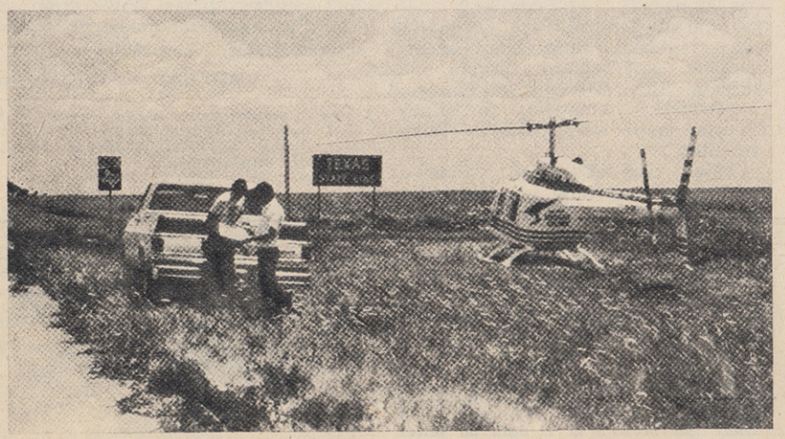
Smith nawiązał kontakt z tankowcem, na którym mógł wylądować. Ale jak go znaleźć przez chmury? Na poszukiwanie jest coraz mniej czasu. Sytuacja staje się dramatyczna. Na tyle dramatyczna, że Smith chce już nadawać sygnał SOS. Jego rozmowę z tankowcem, jak się okazuje, słyszał przypadkiem pilot samolotu komunikacyjnego, przelatującego w pobliżu. Także przypadkiem wypatrzył on tankowiec przez dużych rozmiarów przerwę w chmurach i podał kurs Smithowi.

Z takimi przygodami doleciał do Teksasu, przelatując w trzecim etapie 28 755 km w 145 godzin lotu. Pomimo że nie miał sportowych celów, świat bardziej skłonny jest uważać jego za człowieka, który po raz pierwszy samotnie obleciał śmigłowcem Ziemię — ambitny Perot np. ani razu nie przekroczył równika. Oprócz tego rekordu, Smith ustanowił jeszcze dwa inne: dokonał pierwszego przelotu (samotnego) śmigłowcem nad Atlantykiem i z USA do Australii.

FAI zatwierdziła mu rekordy prędkości na trasie Londyn—Darwin i Londyn—Sydney (203 km/h). Mimo woli stał się więc i rekordzistą.

Kto inny może poprzestałby na tym, zwłaszcza w wieku 41 lat. Jednak Dick Smith to niespokojny duch. Na razie jego Jet Rangera można zobaczyć jeszcze przed domem albo przed biurem firmy. Ale już planuje przelot dookoła Australii, a na przyszły rok zamierza wybrać się ze swym wiernym śmigłowcem na Antarktykę... Co będzie dalej?

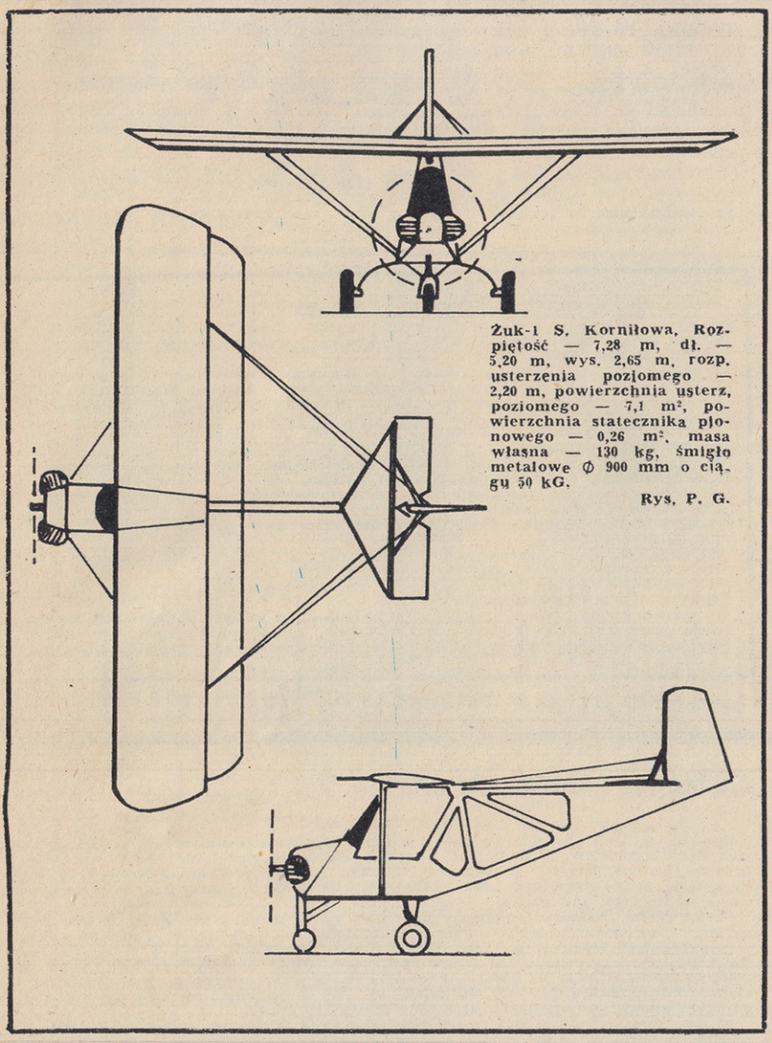
P.G.



NA ZDJĘCIACH: Wyżej — Jak tu lecieć dookoła świata? Dick Smith często korzystał z przydrożnych tablic orientacyjnych i... pomocy kierowców ● Niżej — Dick Smith (z lewej strony) ze swym Jet Rangerem już po powrocie do macierzystego Sydney.

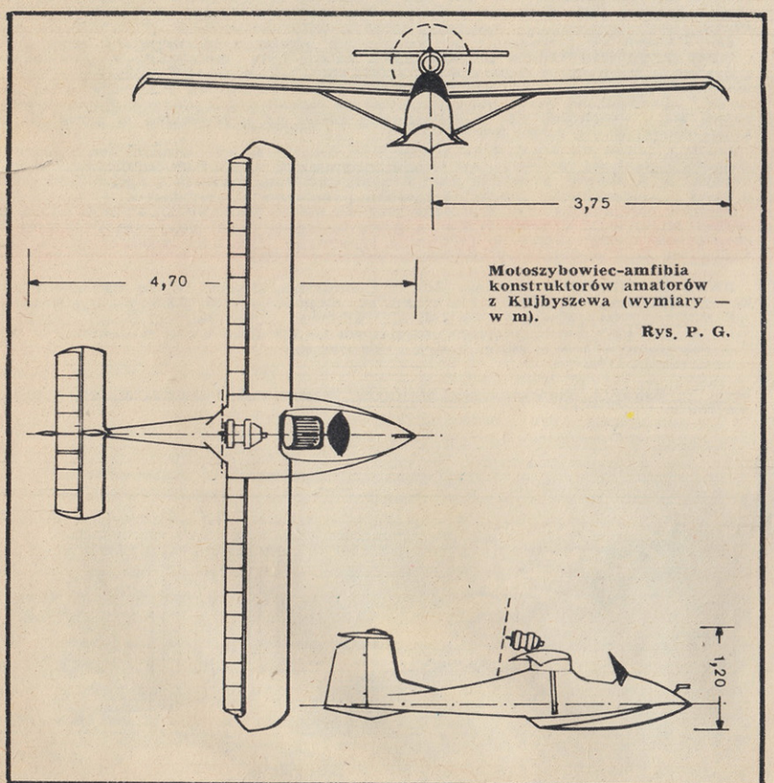
Zdjęcia: „Fliegermagazin"

ZLOT RADZIECKICH konstrukcji ultralekkich



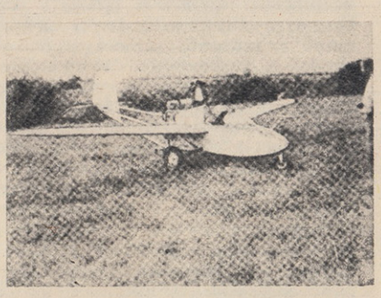
Żuk-1 S. Korniłowa. Rozpiętość — 7,28 m, dł. — 5,20 m, wys. 2,65 m, rozp. usterzenia poziomego — 2,20 m, powierzchnia usterz. poziomego — 7,1 m², powierzchnia statecznika płonowego — 0,26 m², masa własna — 130 kg, śmigło metalowe Ø 900 mm o ciągu 50 kG.

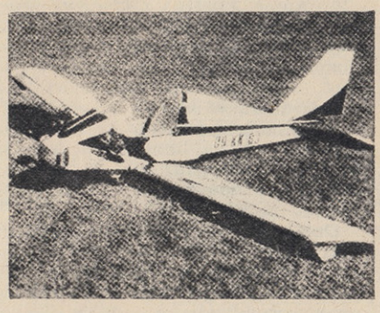
Rys. P. G.

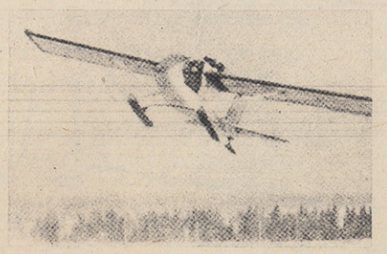


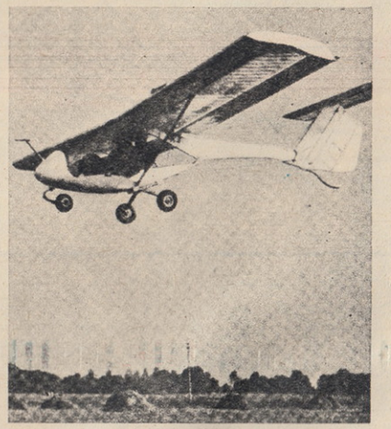
Motoszybowiec-amfibia konstruktorów amatorów z Kujbyszewa (wymiary — w m).

Rys. P. G.









NA ZDJĘCIACH, od góry: Żuk-2 S. Korniłowa ● Mikrosamolot Mustang-2 W. Timofiejewa ● Czwarty samolot W. Trapeznikowa z kirowskiego obwodu, zbudowany w 1976 ● Samolot O. Kudrjawcewa i J. Korolewa, zbudowany w 1983 ● Motoszybowiec BRO-23-KR, zbudowany przez konstruktorów amatorów z Kowna pod kierunkiem Cz. Kiszonasa — określony jako „idealny do szkolenia i treningu".

Zdjęcia: „Technika — Młodzieży"

la uczczenia 60 rocznicy szybownictwa w ZSRR zorganizowano w Płanierskoje na Krymie duże pokazy lotów samolotów sportowych, szybowców, modeli sterowanych radiem, skoków spadochronowych. Pokazy oglądało ok. 30 tys. widzów. Był tu obecny również słynny konstruktor generalny (obecnie już nieżyjący) Oleg Antonow.

Jednak z całych pokazów największe wrażenie wywarł nowy aparat latający, który ukazał się na niebie początkowo niezauważony. Była to motolotnia z biura konstrukcyjnego Antonowa, która demonstrowała wręcz nieograniczone możliwości w locie: płynnie zawisała pod wiatr, później szybko zwiększała prędkość i z łatwością krążyła w powietrzu, wylądowała prawie na punkcie (niczym na spadochronie), a później niemal bez rozbiegu wzbiła się w powietrze (niczym śmigłowiec).

W Płanierskoje odbył się (1—10 września 1983) również ogólnozwiązkowy zlot połączony z konkursem ultralekkich aparatów o nazwie SLA-83 (swierchlegkije letatelnyje apparaty). Miał on miejsce na górze Klemientjewa (dawniej Uzun-Syryt, nazwa została zmieniona dla upamiętnienia jednego z szybowników, który tu zginął). Góra ta ma wspaniałe warunki do lotów: długie, idealnie równe pole leżące na wysokości 200 m nad równiną, które urywa się w stronę morza i w stronę półwyspu niemal pionowymi ścianami. Panują tu idealne warunki do wznoszących prądów powietrznych. W latach 30. góra ta była wykorzystywana przez szybowników radzieckich. Miejscowość ta ma słynne tradycje lotnicze. Nazywała się poprzednio Koktiebiel, a obecnie Płanierskoje, właśnie dla uczczenia osiągnięć szybownictwa.

Pierwszy w ZSRR zlot szybowników odbył się tu z inicjatywy czasopisma „Samolot" w 1923. Przywieziono wówczas 10 aparatów, które wykonały tylko 40 lotów. Przed wojną należało do ZSRR 13 rekordów szybowcowych, spośród 18 zarejestrowanych w FAI. Dzisiaj liczba ta zmalała praktycznie do zera. Dlatego obecny zlot konstrukcji ultralekkich może być impulsem do odrodzenia ruchu konstruktorów amatorów. 65 entuzjastów z różnych zakątków Kraju Rad przywiozło 19 konstrukcji. Była to przede wszystkim młodzież, średni wiek uczestników wynosił 23 lata.

Zlot-konkurs 83 został zorganizowany z inicjatywy grupy pracowników Ministerstwa Przemysłu Lotniczego ZSRR, Federacji Sportu Lotniowego i Specjalnego Biura Konstrukcyjnego O. Antonowa. Inicjatorzy przeglądu postawili sobie za cel odrodzenie przerwanych twórczych tradycji góry Klemientjew (przed wojną odbyło się tu 11 takich zlotów ogólnozwiązkowych), a także nadanie twórczości lotniczej w kraju charakteru masowego i systematycznego. Na przegląd-konkurs przybyły zespoły z 10 miast.

Komisja techniczna pod przewodnictwem zasłużonego pilota oblatywacza S. Anochina oceniała 19 ultralekkich aparatów: 3 samoloty, 1 motoszybowiec, 3 szybowce, 4 motoszybowce i 8 lotni. Wszystkie konstrukcje zostały starannie przejrzane przez komisję i dopuszczone do oblotu. W wyniku konkursu 11 konstrukcjom przyznano wyróżnienia, a ich twórców nagrodzono dyplomami i nagrodami miesięcznika „Technika-Młodioży" oraz wręczono im dyplomy laureatów konkursu Nau-

kowo-Technicznej Twórczości Młodzieży-83. Wystawa i przegląd ULM-ów cieszyły się wielkim powodzeniem. Na temat ich własności technicznych i lotnych wypowiedział się główny ekspert — znany pilot doświadczalny — S. Anochin, który sam oblatywał prawie wszystkie aparaty.

— Pierwsze, co ze zdziwieniem stwierdziliśmy, to, że myśl techniczna konstruktorów amatorów nie odstaje od współczesnego rozwoju nauki i techniki lotniczej. Ponadto wiele konstrukcji swymi parametrami przewyższało nawet istniejące wzory przemysłowe. Odnotowaliśmy cały szereg konstrukcji zespołów i rozwiązań technicznych o cechach wynalazków. Na przykład logiczny układ silnika o mocy 4 kW, powstały na bazie piły benzynowej, zabudowano na belce kilowej w ultralekkiej motolotni A. Lekisa z napędem za pośrednictwem wału Cardana, umieszczonego wewnątrz tejże belki. Niezawodnie i prosto rozwiązano odciążenie podwieszenia podwozia i system sterowania w innych motolotniach. Zwraca uwagę powszechne użycie tworzyw sztucznych. Na przykład motoszybowiec BRO-23 (opisany już w SP) z Kowna jest całkowicie kompozytowy. Z silnikiem o mocy 18 kW i czterech wymiennych podwoziach (do wody i śniegu) waży on tylko 83 kg! Jest to doprawdy unikatowa konstrukcja szkolno-treningowa. Samoloty z Kronsztadu i Woroneża wykonano wręcz zawodowo. Wraz z motoszybowcem BRO-23-KR zaleciliśmy je Komitetowi ds. Wynalazków jako gotowe wzory przemysłowe.

Szczególnym zainteresowaniem, podobnie jak podczas pokazów, cieszyły się motolotnie. Nasza motolotnia Poisk-02 (dwumiejscowa, moc silnika 30 kW) przez 2 sezony była badana na Dalekiej Północy — mówi kierownik grupy z Moskiewskiego Instytutu Lotnictwa Cywilnego I. Nikitin. — Geolodzy uważają ją za niezastąpioną do startów i lądowań w tajdze i na wąskich mieszejach rzecznych. Jest ona całkowicie bezpieczna: szybuje i ląduje z wyłączonym silnikiem, a dzięki specjalnemu urządzeniu samoczynnie wychodzi z nurkowania. Wykonaliśmy na niej wiele prac aerofotogrametrycznych, używaliśmy też do transportu i łączności. Niebawem zostanie wyprodukowana pierwsza seria.

— Naszą ultralekką konstrukcję (opisaną już w SP) Siniaja Ptica (dwumiejscowa, moc silnika 32 kW) oferujemy rolnictwu — mówi kierownik klubu z Rostowa J. Szewczenko. — Obliczono, że przy opylaniu zasiewów chemikaliami jej zastosowanie kosztuje 20 razy mniej od samolotów An-2. Ponadto pracuje ona na mniejszych wysokościach, dokładniej, a zatem pod pod względem ekologicznym jest czystsza. Takie ULM-y mogą kupować rolne gospodarstwa spółdzielcze i państwowe, a latać na nich będą mechanicy, brygadziści i in. Przecież można się nauczyć latania na motolotni po 3—4 h...

Ocenia się, że w Związku Radzieckim jest ok. 500 aparatów latających zbudowanych społecznie. Też prawdziwych powołań i potencjalnych specjalistów najwyższej klasy kryje się za tą liczbą?! A gdy będzie ona większa 10 lub 100 razy! Przypuszcza się, że w Ministerstwie Przemysłu Lotniczego i w innych zainteresowanych resortach odpadłaby konieczność łamania głowy problemami wyboru zawodu i uzupełnienia przedsiębiorstw doborowymi kadrami.

Jak można rozwiązać ten problem, mówi jeden z kierowniczych pracowników Ministerstwa Przemysłu Lotniczego ZSRR M. Simonow:

— Przede wszystkim zamierzamy stworzyć własną federację lotniczo-sportową, na której spocznie większa część pracy propagandowej. Przecież z zasady zamiłowanie do sprzętu samolotowego u młodzieży przychodzi z chęci latania. Nasze kluby lotniczo-sportowe będą ściśle związane z Ośrodkiem Naukowo-Technicznej Twórczości Młodzieży organizowanym w ministerstwie i z jego oddziałami w terenie.

Przy federacji powinna działać komisja naukowo-techniczna składająca się ze specjalistów ministerstwa, której zadaniem będzie ocena nowych konstrukcji, wydawanie wniosków technicznych i świadectw, udzielanie porad.

Ale, oczywiście, główna działalność powinna być skupiona w klubach ministerstwa — łączących zasady sportowe i techniczne. Kluby zorganizowane przy lotniczych przedsiębiorstwach lotniczych, instytutach, biurach konstrukcyjnych i firmach będą działały pod kontrolą i przy udziale specjalistów, przy nich też będą terenowe komisje techniczne i wykwalifikowani piloci mogący dokonać oblotu konstrukcji kategorii eksperymentalnej (amatorskiej).

BOGUSŁAW WITKOWSKI

WYNIKI KONKURSU SLA–83

Grand Prix — społeczne biuro konstrukcyjne z Kronsztadu (kierownik P. Lawin) — samolot Delfin

I nagroda — klub lotniczy „Pulsar" z Woroneża (kierownicy W. Piwowarow, I. Plechanow, pilot doświadczalny I. Gniedniew) — samolot S-82-T Horyzont

— lotniczo-techniczny klub sportowy z Kowna (kierownik C. Kiszonas) — oryginalny motoszybowiec BRO-23-KR

— grupa konstruktorów z Kowna (kierownik A. Lekis) — mini-motolotnia oryginalnej konstrukcji

II nagroda — młodzieżowe biuro konstrukcyjne „Aeroprakt" (kierownik I. Wachruszew) — mini-samolot A-11M Hamlet

— studenckie biuro konstrukcyjne I z Kujbyszewskiego Instytutu Lotniczego (kierownik W. Mirosznik) — szybowiec z tworzyw sztucznych

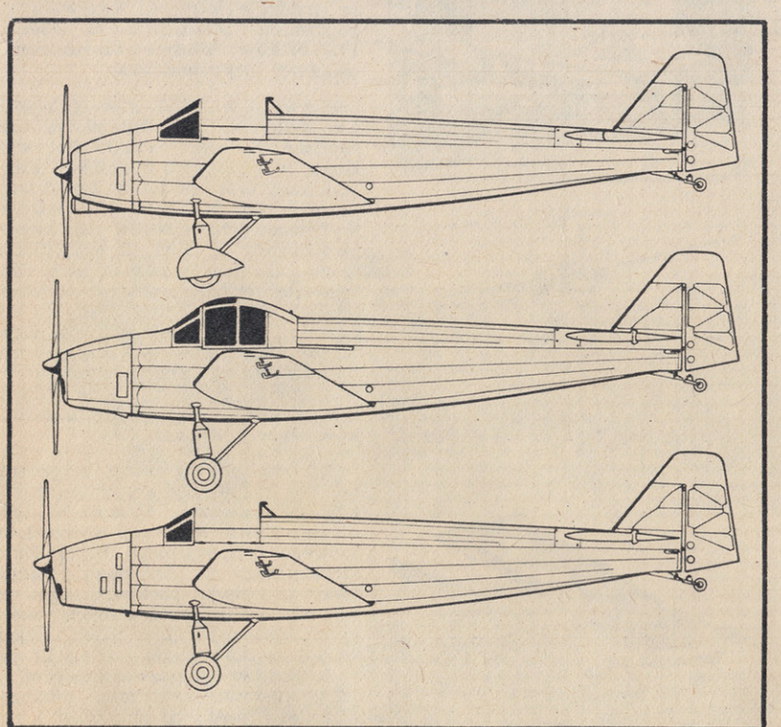
— klub lotniczy „Siniaja Ptica" z Rostowa (kierownik J. Szewczenko) — samolot ultralekki

III nagroda — młodzieżowe biuro konstrukcyjne „Polet" z Kujbyszewa (kierownik P. Almurzin) — szybowiec szkolny ANB

— grupa konstruktorów amatorów z Woskresieńska (kierownik — A. Bindyk) — oryginalna motolotnia

— studenckie biuro konstrukcyjne Moskiewskiego Instytutu Lotnictwa Cywilnego (kierownik I. Nikitin) — dwumiejscowa motolotnia Poisk-2. Szczególnie wyróżniono oryginalny system rejestracji parametrów aparatów latających.

KONSTRUKCJE LOTNICZE PRL



Wyżej: Żak-2, Żak-3 i Żak-4. Niżej: Żak-4 z silnikiem Walter Minor 4-III, w pierwszej wersji z odkrytą kabiną.

ODMIANY SAMOLOTU ŻAK

Badania w locie Żaka 1 wykazały, że przekroczenie założonej w projekcie masy startowej spowodowało obniżenie osiągów, ale własności lotne samolotu były poprawne, pilotaż łatwy i przyjemny. W locie z małą prędkością samolot ostrzegał drganiami przed przeciągnięciem, niechętnie wchodził w korkociąg, a wyprowadzenie z korkociągu było łatwe.

Te korzystne własności stały się powodem zamówienia przez Ministerstwo Komunikacji serii Żaków przeznaczonych do szkolenia w aeroklubach. Prototyp odmiany seryjnej Żak 2 wykonał pierwszy lot 27.11.1947. Wyposażony był w silnik Continental A-65, używany w aeroklubowych samolotach Piper L-4. Był on zbliżony do opracowywanego wówczas w LWD silnika PZL A-65 (oznaczonego później WN-1 od nazwiska konstruktora inż. W. Narkiewicza). Żak 2 otrzymał otwartą kabinę, co pogorszyło osiągi, ale własności pilotażowe pozostały dobre.

W tym samym roku LWD rozpoczęły produkcję 10 Żaków. Z powodu opóźnień w produkcji silników A-65 zostały one wyposażone w silniki czechosłowackie Walter Mikron III. Tę odmianę nazwano Żak 3. Budowę 10 samolotów ukończono na początku grudnia 1948, w czynie podjętym dla uczczenia Kongresu Zjednoczeniowego Partii.

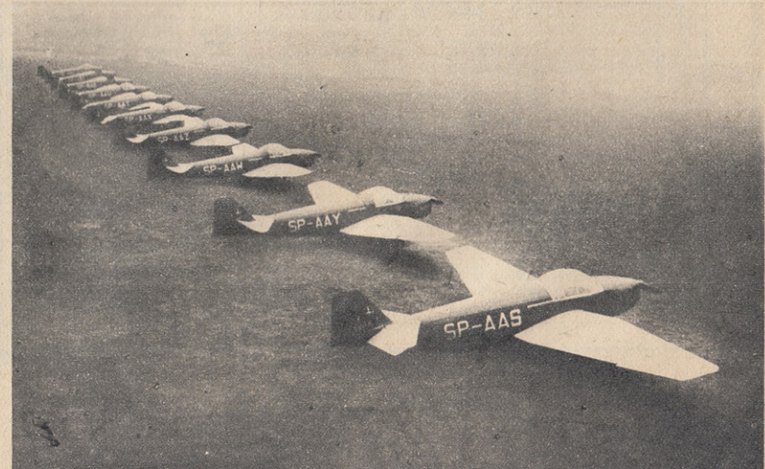
Żak 3 różnił się nieznacznie od poprzednich odmian i tak samo był przyjemny i łatwy w pilotażu. Osłona przykrywająca kabinę była zmniejszona w porównaniu z Żakiem 1, nie było też rogowego odciążenia steru wysokości. Po badaniach w GIL-u wprowadzono szereg zmian, np. poprawiono chłodzenie silnika i ochronę przed pożarem, wprowadzono nowe bardziej skuteczne hamulce kół, dodano klapkę wyważającą steru wysokości. Żak 3 dopuszczony został do użytkowania w aeroklubach, które eksploatowały go do 1955.

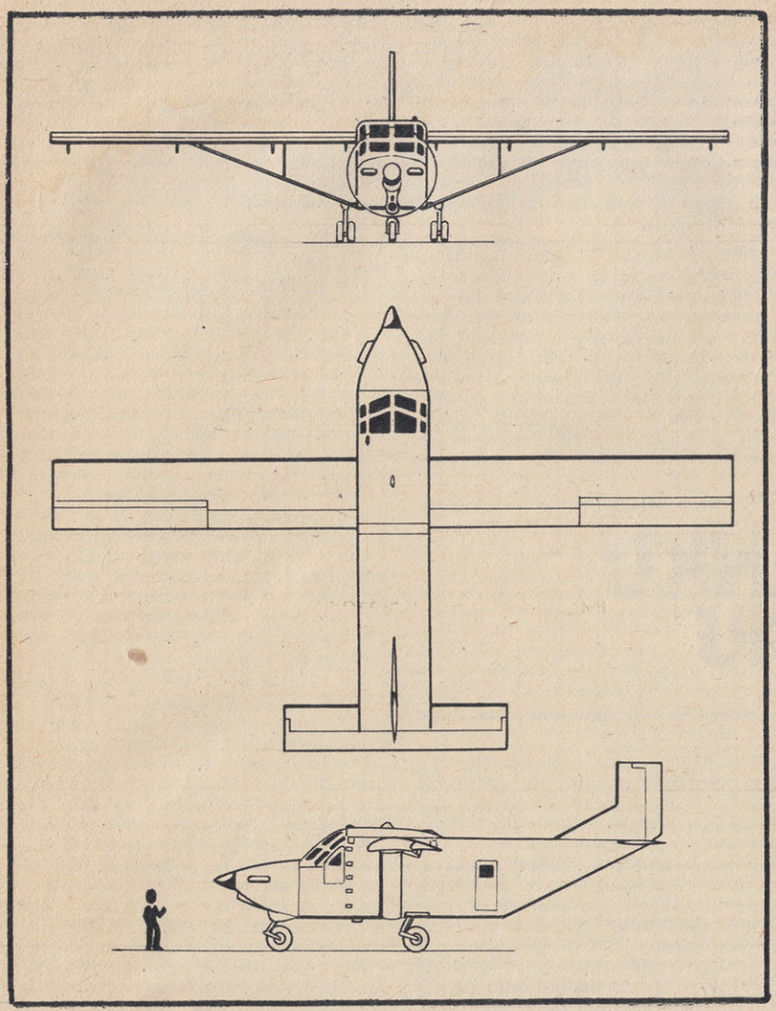
Jeden z Żaków otrzymał silnik Cirrus F.III o mocy 63 kW. Samolot ten w barwie zielonej i błękitnej (powierzchnia dolna) znajduje się w Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie. Pozostałe Żaki 3 miały czerwone kadłuby i srebrne skrzydła, a litery rejestracyjne — srebrne na kadłubie i czerwone na skrzydłach.

Ostatnią odmianą był Żak 4 przeznaczony do holowania szybowców. Miał on silnik Walter Minor 4-III o mocy 74 kW, a przez to lepsze osiągi od pozostałych Żaków, chociaż nie wystarczające do holowania szybowców. Był więc wykorzystywany do końca 1955 jako aeroklubowy samolot turystyczny. **(TK)**

DANE TECHNICZNE samolotu Żak 3 z silnikiem Mikron III (w nawiasach Żaka 4). **Wymiary:** rozpiętość 11,80 (11,80) m, długość — 7,60 (7,80) m, wysokość — 1,95 (2,0) m. **Masy:** własna — 400 (448) kg, całkowita — 620 (703) kg. **Osiągi:** prędkość max. — 155 (157) km/h, prędkość przelotowa — 128 (130) km/h, wznoszenie — 2,7 (3,0) m/s, pułap — 3 500 (4 500) m, zasięg — 310 (540) km.

Seria 10 Żaków-3 ukończona w Lotniczych Warsztatach Doświadczalnych 1 grudnia 1948 r.



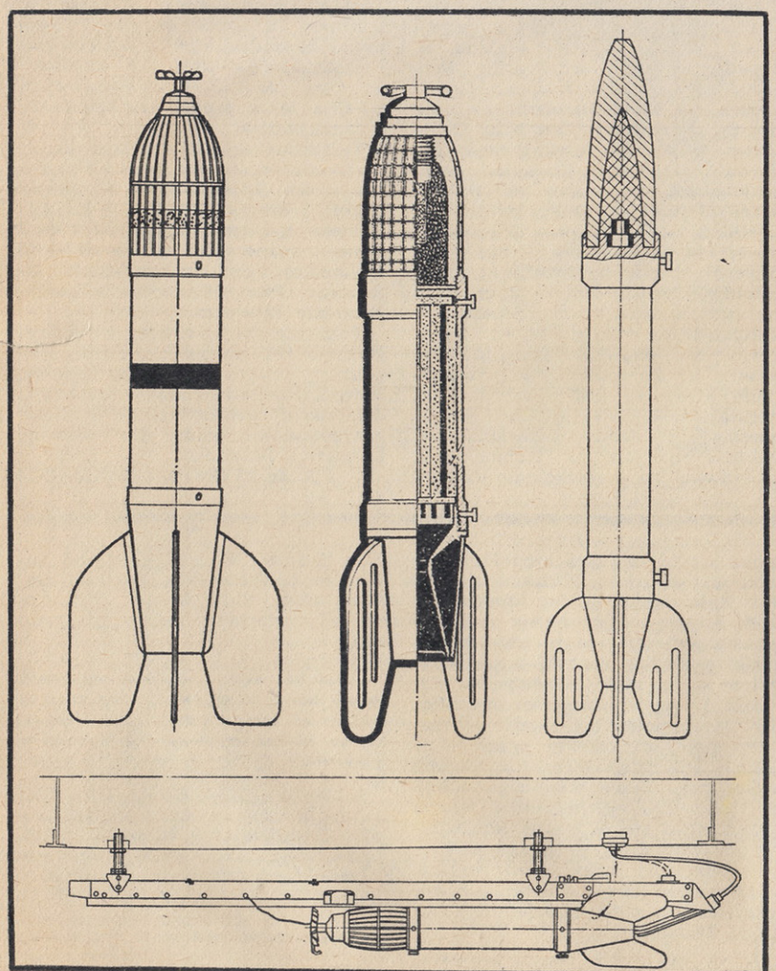


SAMOLOT FRACHTOWY HAWK GAFHAWK 125

Firma Hawk Industries Inc. w Kalifornii (USA), produkująca urządzenia wiertnicze, napotykając trudności transportowe, zwłaszcza na terenach niezagospodarowanych i trudno dostępnych, postanowiła wykorzystać specjalnie dostosowany transport samolotowy. Dyrektor tej firmy Ernest Hawk zaprojektował samolot przeznaczony do przewożenia frachtu, nazwany Gafhawk 125. Wymagano, by miał on własności typu STOL i mógł być certyfikowany wg przepisów FAR-pt-23, początkowo dla masy 5 670 kg, a docelowo — dla 6 577 kg. Ma on umożliwiać operowanie z małych i nieprzygotowanych lądowisk. Dla max. wykorzystania wnętrza kadłub zaprojektowano o przekroju kwadratowym, z opuszczaną tylną rampą załadunkową. Opracowanie rozpoczęto jeszcze w 1981, prowadząc wstępne eksperymenty. Koncepcję samolotu badano w mniejszej skali na samolocie Minihawk, przebudowanym z Piper Tri-Pacer.

Prototyp Gafhawk 125 oblatano w sierpniu 1982. Jest to górnopłat zastrzałowy o konstrukcji całkowicie metalowej, o dużej prostocie rozwiązań, wyposażony w trójgoleniowe podwozie z przednim kółkiem i zdwojonymi kołami głównymi. Wszystkie koła o jednakowych wymiarach, z hamulcem parkowania. Usterzenia typowe z centralnym usterzeniem kierunku i wysokości, umieszczonym na wierzchu kadłuba. Skrzydło i usterzenia o obrysie prostokątnym, bez wzniosu i skosu. Skrzydło podparte zastrzałem obejmującym 51% jego rozpiętości, usztywnionym dodatkowym zastrzałem pionowym. Profil skrzydła NASA GAW-1 zmodyfikowany o grubości 17%. Klapy wzdłuż całej rozpiętości oraz spoilero-lotki (rollerony) wychylane w górę o 60° oraz w dół 10° i dźwigar skrzynkowy oraz pokrycie blaszane skrzydła. Usterzenia ze statecznikami i sterami z odciążeniem rogowym. Kadłub o sylwetce z silnie podciętą tylną częścią, dla ułatwienia załadunku przez rampę opuszczaną na ziemi oraz otwieraną w locie dla zrzutu ładunku. W skrzyniowej kabinie ładunkowej mieszczą się ładunki o długości do 6,1 m. Kabina załogi ze zdwojonym sterowaniem i bocznymi drzwiami oraz dużymi drzwiami z lewej strony, wentylowana i ogrzewana. Konstrukcja ze spawanych rur stalowych, kryta falistą blachą o uszczelnianych połączeniach. Napęd: 1 silnik Pratt-Whitney Aircraft of Canada PT6A-45B o mocy 936 kW ze śmigłem 5-łopatowym Hartzell. Paliwo 1 363 dm³ w przezroczystym zbiorniku na wierzchu skrzydła nad kadłubem, z grawitacyjnym zasilaniem. **(K)**

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 21,79 m, długość — 14,30 m, wysokość — 5,49 m, pow. nośna — 45,8 m², wydłużenie — 10,4, rozstaw kół — 3,38 m, rozstaw osi — 4,38 m, średnica śmigła — 2,74 m. **Masy:** własna — 2 835 kg, max. startowa — 6 225 kg, użyteczna — 3 390 kg. **Osiągi:** prędkość przelotowa na wys. 3 050 m — 282 km/h, ekonomiczna przy 55% mocy na wys. 3 050 m — 233 km/h, przeciągnięcia na klapach — 82 km/h, wznoszenia — 4,83 m/s, pułap — 5 485 m, rozbieg — 189 m, start na wys. 15 m — 344 m, lądowanie z wys. 15 m — 296 m, dobieg — 131 m, zasięg z max. paliwem — 1 668 km.



LOTNICZE POCISKI RAKIETOWE RS

W 1921 rozpoczęto w ZSRR prace nad niesterowanymi pociskami rakietowymi na paliwo stałe — prochowe, a następnie na proch bezdymny. Pracowano również nad ustatecznieniem rakiet w locie. W 1927—1933 opracowano i wypróbowano w Laboratorium Gazodynamicznym (GDL) 9 tego rodzaju rakiet (RS-ów). Prace i próby kontynuowano od 1934 w Rakietowym Instytucie Naukowo-Badawczym (RNII). W 1935 rozpoczęły się próby odpalania RS-ów z samolotów I-15, które przeszły oczekiwanie. W 1937 rozszerzono próby na inne typy samolotów. Jednocześnie zmieniono wyrzutnię pocisków na inną o małych oporach aerodynamicznych oraz usprawniono zapłon ich silników. U schyłku 1937 przeprowadzone zostały próby wojskowe na 7 samolotach I-15 i do końca tegoż roku RNII dopracował RS-y 82 i 132 mm.

Pierwsze w historii lotnictwa zastosowanie bojowe pocisków rakietowych (RS-82) nastąpiło w sierpniu 1939 w walkach z Japończykami nad rzeką Chałchyn-Goł. Dowodzony przez N. Zwonariewa zespół doświadczalny 5 samolotów I-16, mających pod każdym skrzydłem po 4 pociski RS-82, strącił w czternastu wylotach 13 samolotów japońskich. Wysiłki strącenia lub zdobycia doświadczalnego I-16 nie udały się. To spowodowało, że w końcu 1939 pociski rakietowe RS-82 wprowadzono na uzbrojenie myśliwców I-15 (8 pocisków), I-16 — 24 (6 pocisków) oraz I-153 (8 pocisków), bombowców Su-2 (6 pocisków) i SB (10 większych pocisków RS-132) oraz samolotów zwiadowczych R-5 (8 pocisków).

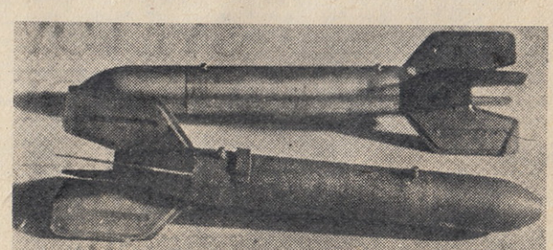
W okresie wojennym 1941—45 w pociski RS zostały uzbrojone samoloty: jednomiejscowe Ił-2 (8 RS-82 lub RS-132), dwumiejscowe Ił-2 (4 RS-82 lub RS-132), a myśliwce MiG-1, MiG-3, ŁaGG-3, Pe-3, Jak-1, Jak-1M, Jak-7A, Jak-3, Jak-9, Jak-9D, Ła-5, Ła-5FN, Ła-7 miały po 6 RS-ów. Samoloty Su-6 zabierały 10 RS-132, Ił-10 po 6 RS-82 lub RS-132, Pe-2 po 4 RS-132, a Tu-2 po 10 RS-132. Tak też były uzbrojone samoloty szturmowe Ił-2m3, a po wojnie Ił-10 lotnictwa ludowego Wojska Polskiego. Należy podkreślić, że do 1942 lotnictwo radzieckie było jedynym w świecie wyposażonym w pociski rakietowe. Z lotniczych RS-82 i RS-132 powstały odmiany naziemne do Katiusz. Lotnictwo stosowało również pociski przeciwczołgowe RBS-82. W RS-y były też uzbrajane dorywczo samoloty U-2WS/ŁNB (Po-2).

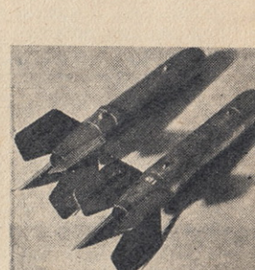
Jednostopniowa rakieta prochowa konstrukcji stalowej. Zapalnik dystansowy AGDT. Wyrzutnie prowadnicowe RO-82 i RO-132 o długości 850 i 1 106 mm.

Malowanie: przeważnie w kolorze ciemnozielonym, czasem z pierścieniem jasnoniebieskim i czarnym albo też srebrne. **(W)**

DANE TECHNICZNE. Wymiary: długość — 620 do 864 mm (RS-82), 1 035 mm (RBS-82) i 935 mm (RS-132), rozpiętość — 200 mm (RS-82) i 300 mm (RS-132). **Masy** (RS-82): startowa — 6,82 kg (w tym głowica bojowa — 0,36 kg i paliwo prochowe — 1,06 kg). **Osiągi:** zasięg max. — 5,2 km.

Pociski RS i pochodne produkowane w pierwszym okresie wojny w ponad 200 wytwórniach różniły się nieco wymiarami i masami. Na rysunkach: pociski RS-82, RS-132, RBS-82 oraz wyrzutnia RO-82.





Gen. bryg. pil. Józef Smaga, komendant Zjednoczonej Wojskowej Szkoły Lotniczej WP w latach 1945—46.

W MAJDANKU I ZAMOŚCIU

W zbiorze różnorodnych faktów i wydarzeń, dotyczących głównych faz rozwoju naszego ludowego lotnictwa, umykają niekiedy uwadze wydarzenia z końca lata i jesieni 1944, rozgrywające się w kraju, na terenie Lubelszczyzny.

Wyzwolenie wschodnich województw polskich, pojawienie się żołnierzy Armii Polskiej przybyłych z ZSRR, wreszcie powstanie PKWN i ogłoszenie Manifestu Lipcowego musiały spowodować napływ patriotycznie wychowanej młodzieży w szeregi rozbudowującego się ludowego Wojska Polskiego. Wielu z tych młodych ludzi widziało się również w mundurach lotniczych. Sprawy te zaczęły także stopniowo uzyskiwać i organizacyjne uregulowanie. 15 sierpnia ogłoszony został dekret PKWN o mobilizacji do wojska z rezerwy określonych specjalistów wojskowych oraz o poborze roczników 1921—1924. Powoływani do wojska, jak i ochotnicy, kierowani byli do oddziałów zbiorczych, tzw. pułków zapasowych, skąd następował dalszy rozdział do nowo formowanych oddziałów, ośrodków szkolnych oraz jako uzupełnienia do oddziałów na froncie.

W Lublinie jeden z pułków zapasowych, a mianowicie 9 p.zap., rozmieszczony został w barakach na terenie byłego niemieckiego obozu zagłady na Majdanku. W składzie tegoż pułku dziwnym trafem znalazł się pododdział zwany potocznie „dywizjonem lotniczym". Grupował on w pierwszym rzędzie rezerwistów, specjalistów lotniczych, do których dołączali ochotnicy zgłaszający się do służby w lotnictwie, wreszcie wszyscy zakwalifikowani przez komisje lekarskie i specjalistyczne do szkoły lotniczej.

Dowódcą dywizjonu lotniczego był kpt. pil. Bandrowski, a jego zastępcą ds. polityczno-wychowawczych por. pil. Alfons Kabat, pilot myśliwski 3 pułku lotniczego w Poznaniu, uczestnik wojny obronnej we wrześniu 1939 i walk w stolicy w składzie Lotniczego Batalionu Obrony Warszawy. Siedziba dowództwa dywizjonu znajdowała się w Lublinie, przy ulicy Strażackiej, natomiast dla stanu osobowego przeznaczone były baraki nr 16 i 17, znajdujące się na polu 1.

Tak oto, niezależnie od pułków lotniczych sformowanych w ZSRR, a przybyłych do kraju 16—17 sierpnia 1944, na wyzwolonych ziemiach Polski powstała kolejna jednostka lotnicza, w składzie której znaleźli się ludzie pragnący odbudować lotnictwo polskie. Byli to oficerowie i podoficerowie mający za sobą udział w kampanii wrześniowej i ruchu oporu w okresie okupacji: podchorążowie, którzy nie ukończyli do września dęblińskiej Szkoły Podchorążych Lotnictwa, mechanicy i inni specjaliści oraz licznie entuzjaści lotnictwa nie posiadający przygotowania lotniczego. Wszyscy oni pragnęli służyć, a następnie służyli lotnictwu przez szereg lat, zajmowali wysokie stanowiska dowódcze, sztabowe i dydaktyczne w naszym lotnictwie. Znajdował się wśród nich chor. Czesław Judejko — instruktor strzelania powietrznego w CWL-1 w Dęblinie, później w czasie okupacji działacz konspiracyjny, dowódca bazy lotniczej w Dęblinie. Żołnierzami lotniczego dywizjonu byli późniejsi generałowie lotnictwa: Jan Raczkowski, Zdzisław Żarski, Sergiusz Kaługin; znani z długoletniej służby w lotnictwie: płk St. Wiącek, ppłk St. Charliński, płk nawig. M. Wojewódzki, płk nawig. Czesław Gagajek, płk Eugeniusz Grysiewicz, ppłk pil. Grzegorz Winter, płk Eugeniusz Kijek i wielu innych.

Pobyt na Majdanku wykorzystywany był zarówno dla przeprowadzenia dokładnej selekcji i zakwalifikowania poszczególnych żołnierzy dywizjonu do odpowiedniego szkolenia, jak też do podnoszenia i przypominania wiedzy lotniczej. Organizowano dla rezerwistów lotnicze zajęcia doskonalące, szkolenie ogólnowojskowe, polityczne, jak też rozrywki i życie kulturalne. Z niektórymi grupami kandydatów do szkoły lotniczej prowadzono zajęcia z matematyki i fizyki. Żołnierze zakwalifikowani do dywizjonu mieli nieco lepsze wyżywienie, co nazywano „lotniczą normą". Wszystko to powodowało, że dywizjon lotniczy był pododdziałem wyróżniającym się na Majdanku.

Już we wrześniu powołano komisję kwalifikacyjną kandydatów do szkoły lotniczej. Przewodniczył jej radziecki gen. mjr lotnictwa Kuźma Dmitriew, późniejszy zastępca dowódcy lotnictwa WP ds. liniowych. Podstawę zakwalifikowania kandydatów do grupy personelu latającego — pilotów i nawigatorów, stanowiło: ukończenie 18 lat życia, odpowiednia kondycja psychofizyczna potwierdzona przez komisję lekarską oraz wiedza ogólna na poziomie szkoły średniej. Tego ostatniego wymogu nie przestrzegano zbyt skrupulatnie, wymagano jednak odpowiedniego poziomu wiedzy z zakresu przedmiotów ścisłych, zwłaszcza matematyki. Sprawdzono także wiadomości i zainteresowania polityczne. Ostateczny głos w sprawach zakwalifikowania do szkoły lotniczej należał do przewodniczącego komisji. Komisja działała przez cały październik i listopad do pierwszych dni grudnia.

Kwalifikacje wszystkich kandydatów do służby w lotnictwie sprawdzano wówczas z tego względu, że zapadły decyzje o formowaniu 1 Polskiego Mieszanego Korpusu Lotniczego, jednostek pomocniczych oraz Szkoły Lotniczej w Zamościu. Ostatecznie w wyniku selekcji część oficerów i podoficerów lotnictwa przedwojennego wyznaczona została na różne stanowiska funkcyjne w jednostkach lotniczych oraz skierowana do szkoły w Zamościu. Ponadto 117 oficerów i podoficerów, w tym 18 pilotów i nawigatorów, skierowano na przeszkolenie w 15 zapasowym szkolno-treningowym pułku lotniczym, stacjonującym na lotnisku Mokre k. Zamościa. Po przeszkoleniu, w połowie 1946 zasilili oni zreorganizowane pułki lotnicze. Jednocześnie 50 dalszych podoficerów, głównie specjalistów technicznych, skierowano na przeszkolenie na kursie doskonalącym zamojskiej szkoły. Pierwsza grupa, najbardziej zaawansowanych w nauce, już 28 maja 1945 otrzymała oficerskie gwiazdki i skierowana została do jednostek lub pozostała w szkole na stanowiskach instruktorów.

Zasadniczą część kandydatów do lotnictwa rozdzielono do różnych specjalności lotniczych, z zadaniem zakończenia nauki w szkole lotniczej w Zamościu. To właśnie oni stanowili tę podstawową część stanu zmiennego, najpierw zamojskiej, a następnie i dęblińskiej szkoły, kadrę specjalistów lotniczych wyszkolonych już w Polsce Ludowej.

Organizacja Zjednoczonej Wojskowej Szkoły Lotniczej WP w Zamościu wynikała z decyzji ujętych w rozkazie nr 91 Naczelnego Dowódcy WP z dnia 31.10.1944. Na miejsce formowania szkoły wyznaczono Zamość, a bazą, na której wyrosła szkoła w Zamościu, była Szkoła Lotnicza 6 radzieckiej armii lotniczej, działająca dotąd w Czkałowie. Szkoła miała posiadać dwa zasadnicze człony — lotniczy i techniczny, a jej zadaniem było przygotowanie specjalistów wszystkich lotniczych dziedzin.

Już 7 listopada 1944 z dywizjonu lotniczego na Majdanku wydzielono 20-osobową grupę, tzw. kwatermistrzowską, z zadaniem przygotowania koszar i innych pomieszczeń. 16 listopada Zarząd Formowania i Uzupełnień polecił wydzielić z dywizjonu i skierować do szkoły w Zamościu 1 447 ludzi, w tym 710 stanu zmiennego — kandydatów do szkolenia w różnych specjalnościach, 455 oficerów i podoficerów oraz 282 szeregowców stanu stałego — instruktorów i specjalistów obsługi.

W listopadzie skierowano do Zamościa dalsze grupy zabezpieczenia, a zasadniczy transport ponad 700 ludzi — głównie stanu zmiennego — wyruszył do Zamościa 13 grudnia. Zastano tam, przybyły 26 listopada, transport z Czkałowa, w którym było 134 radzieckich wykładowców i instruktorów oraz 32 samoloty, w tym 31 szkolno-treningowych Ut-2, a także środki transportu tj. 9 samochodów.

Teraz już szybko uporano się ze sprawami organizacyjnymi i 2 stycznia 1945 Zjednoczona Wojskowa Szkoła Lotnicza WP, której komendantem był gen. bryg. pil. Józef Smaga, rozpoczęła swą działalność otwarciem szkolenia personelu latającego. Pion techniczny rozpoczął szkolenie 15 stycznia.

Tak oto w pierwszych dniach stycznia 1945 na polskiej ziemi, przy pomocy radzieckich specjalistów, zorganizowana została i rozpoczęła działalność polska szkoła lotnicza, przygotowująca kadry dla ludowego Lotnictwa Polskiego.

Płk dr ZYGMUNT BULZACKI

DOKOŃCZENIE ZE STR 3

projektu technicznego samolotu M-25 Dromader Mikro. Będzie to samolot z silnikiem o mocy 220 kW (300 KM), o udźwigu 500 kg środków chemicznych. Powinien się odznaczać dużą zwrotnością i zastosowanie znajdzie nad małymi polami...

— A więc samolot dla potrzeb rolników gospodarujących indywidualnie?

— Rzeczywiście. Takie właśnie potrzeby dostrzegamy i wychodzimy im naprzeciw.

— Czy wasze prace, zmierzające do uruchomienia produkcji tych samolotów, przebiegają zgodnie z zaplanowanym harmonogramem?

— Niestety. Notujemy opóźnienia. Są wyroby ważniejsze od tych, którymi zajmuje się nasz zespół konstruktorów. Priorytetowe. Zdajemy sobie z tego doskonale sprawę i dlatego wykorzystujemy każdą możliwość nadgonienia pracy, gdy tylko jest to możliwe. Nie zawsze jednak to się udaje.

— Chcielibyśmy nieco bliżej poznać głównego konstruktora. W Mielcu pracuje Pan od 1957?

— Chciałbym wprowadzić pewne uzupełnienie. W chwili obecnej kieruję pracami przy budowie M-24. Głównym konstruktorem Dromadera Mini jest mgr inż. Jarosław Rumszewicz, a Dromadera Mikro mgr inż. Jerzy Gawron. I teraz dopiero mogę odpowiedzieć na postawione pytanie. Rzeczywiście, do Mielca przyjechałem w 1957, jako absolwent Wydziału Lotniczego Politechniki Warszawskiej. Pochodzę z Płocka. Zakładałem, że w Mielcu pobędę krótko, ale spodobało mi się to miasto, świetnie ułożyły mi się stosunki w zakładzie i z Mielcem związałem się na stałe. Nie lubię dużych miast. Lubię właśnie takie jak Mielec. Jeżeli natomiast chodzi o przebieg mojej zawodowej pracy — w latach pięćdziesiątych rozpocząłem pracę przy uruchamianiu produkcji seryjnej LiMów, wkrótce jednak przeniosłem się do grupy konstruktorów wykonujących prototyp. Pracowałem przy kilku konstrukcjach, zdobywałem doświadczenie, aż powierzono mi zadanie związane z budową Dromadera.

— Nie żałuje Pan decyzji pozostania w Mielcu?

— Skądże. WSK Mielec jest zakładem nowoczesnym, stwarza konstruktorom duże szanse. Pracujemy z rozmachem. Dobrze się tutaj czuję.

— Ma Pan dość pracy przy opracowywaniu nowej konstrukcji, która zaczyna przybierać coraz bardziej realne kształty, ale czy nie wybiega Pan myślami w przyszłość?

— Wybiegam. Coraz bardziej świdruje mi w myślach pomysł, aby dla Dromadera zastosować silnik turbo. Nafta, którą są te silniki napędzane, jest tańsza, a myślenie ekonomiczne ma przyszłość.

— Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał: JULIAN WOŹNIAK

MALOWANIE SAMOLOTÓW WOJSKOWYCH

81

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

BYĆ NIEWIDZIALNYM W POWIETRZU

Po zakończeniu wojny w 1945 wydawało się, iż zastosowanie czarnej barwy do maskowania samolotu w powietrzu straciło sens. Działania wojenne w Korei wykazały jednak, iż tak nie jest. W lotnictwie USA zaczęto ponownie stosować barwę czarną na dolnych powierzchniach samolotów bombowych i na znacznej liczbie samolotów myśliwskich nocnych. Obok barwy czarnej stwierdzono, iż podobne efekty uzyskuje się przy malowaniu samolotów na kolory ciemnoniebieskie. Z chwilą, gdy samolot przekroczył wysokość 20 km okazało się, iż można uczynić go mniej widocznym na tle czarnego nieba (na tej wysokości) poprzez malowanie na czarno. Zastosowana farba różniła się od tej z okresu II wojny światowej, była błyszcząca i nakładano ją na powierzchnie samolotu tak, aby uzyskać jak najlepszą gładź. Przykładem tak malowanych samolotów mogą być w lotnictwie amerykańskim samoloty szpiegowskie U-2 czy SR-71. Poza kolorem czarnym od połowy lat siedemdziesiątych zaczęto wprowadzać barwy szare i niebieskie — określane są one jako bardziej efektywne. Na przykład samoloty radzieckie do działań na dużych wysokościach malowane są w kolorze szarym.

TABLICA

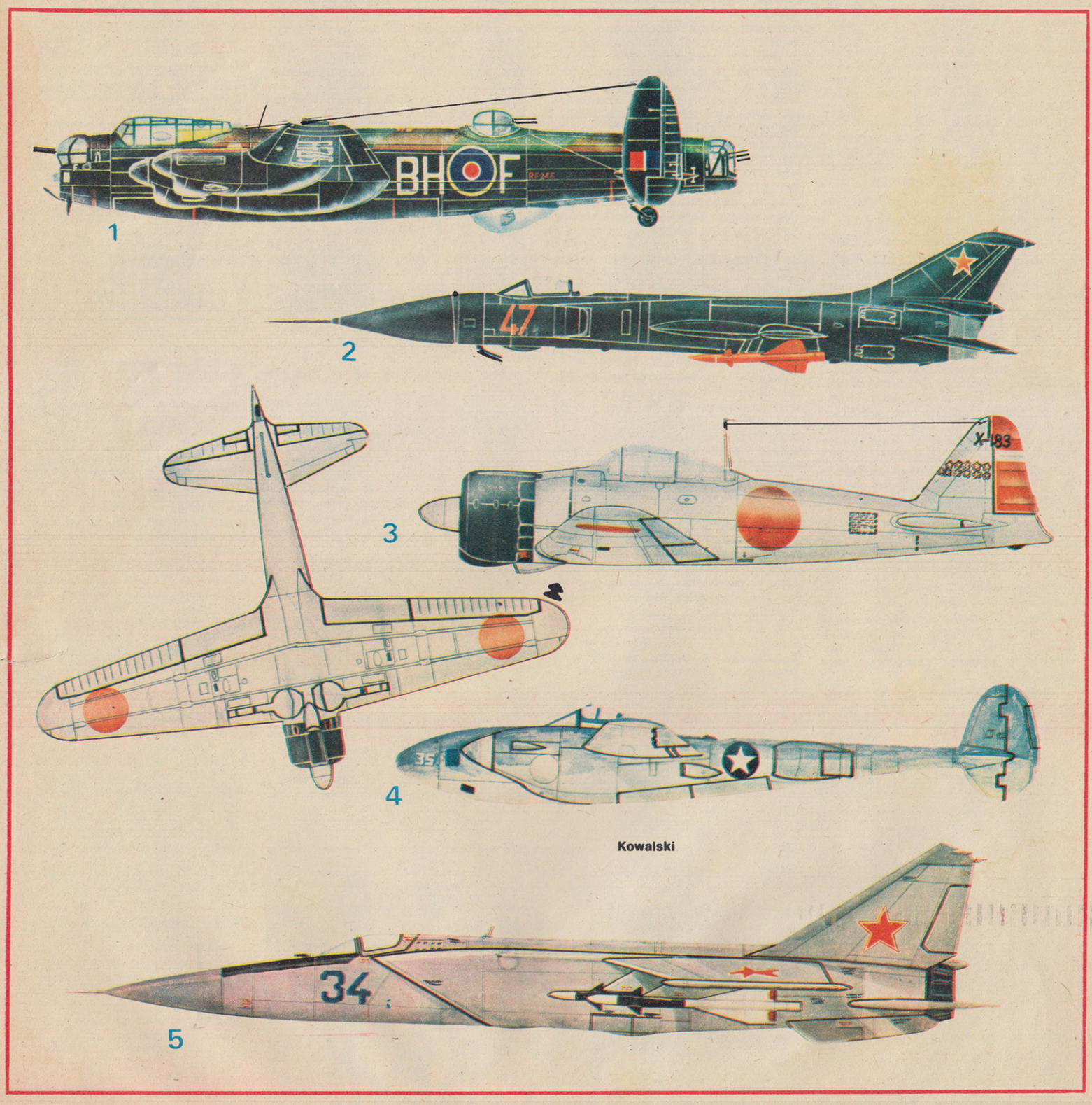
1 — Avro Typ 683 Lancaster BH-F (RF245) z 300 dywizjonu w malowaniu typowym dla brytyjskich samolotów bombowych nocnych. Powierzchnie dolne w kolorze czarnym matowym określanym jako RDM.2. Wygląd samolotu z 1945—1946; malowano wtedy numery seryjne w kolorze białym na dolnej powierzchni płata.

2 — Su-15 radzieckiego lotnictwa myśliwskiego w kolorze czarnym. Rzadko stosowane malowanie w lotnictwie ZSRR.

3 — Mitsubishi A6M2 Model 21, X-183, lotnictwa marynarki japońskiej, na którym latał Yoshiro Hashigushi. Jedenaście kwiatów wiśni namalowanych na stateczniku pionowym oznaczało tyleż zwycięstw powietrznych. Malowanie typowe dla lotnictwa marynarki: cały samolot jasnoszary z osłoną silnika w kolorze czarnym.

4 — Lockheed F-4, wersja fotorozpoznawcza samolotu P-38 Lightning, malowana farbą Haze (3 Grupa Rozpoznania Fotograficznego, PG, — Włochy 1944) fluoryzującą, nakładaną warstwami o różnej grubości (jej niejednakowe fluoryzowanie powodowało różne odcienie barwy niebieskiej na sylwetce).

5 — MiG.25 lotnictwa radzieckiego w najczęściej stosowanym malowaniu jasnoszarym.



Kowalski

Z MODELEM NA LOTNISKO

DOKOŃCZENIE ZE STR. 4

budynek (barak), w nim równie stare i poniszczone stoły. Deski są takie, że klejąc na nich skrzydła nie sposób nie „osiągnąć" nie zamierzonego zwichrzenia. Nie możecie zorganizować nowego wyposażenia? — pytam. Nie, nie ma za co ani skąd. Co kleją ich podopieczni? Właściwie tylko Jaskółki z fabrycznych zestawów, bo innych nie można dostać na rynku. Jaskółki też są kiepskie — to nie dawne dobre modele z buczyny (a pamiętam je jeszcze, pamiętam!); te są z sosny, pełne sęków i spaczeń. Czego można nauczyć się klejąc tylko Jaskółki i to takie? Brakuje dosłownie wszystkiego: prefabrykatów (sklejki, papieru, gumy modelarskiej), mechanizmów wykonawczych, które importuje się własnym przemysłem i za własne pieniądze, przy pomocy własnych kontaktów — podobnie jak niektóre inne materiały. Sugeruję udział w dorocznych giełdach modelarskich, na których coś niecoś przecież się oferuje. Żeby zamawiać, trzeba mieć pieniądze, a z aeroklubu budżet mam ograniczony — pada logiczna odpowiedź jednego z moich rozmówców.

Przybywa coraz więcej uczestników. Dosłownie wpada liczna grupa zdyszanych chłopców z modelami, z jednej z modelarni spółdzielczych. Przybyliby liczniej, gdyby nie remontowane i zamknięte przez kogoś pomieszczenie, w którym były magazynowane modele. Przybyliby wcześniej, gdyby nie musieli jechać komunikacją miejską i iść od przystanku, bo zawiódł zamówiony transport (nie piszę skąd — może instytucja na przyszłość będzie solidniejsza). Ogółem jest 55 chłopców z 10 modelarni, głównie z „nieśmiertelnymi" Jaskółkami.

Obserwujemy początek zawodów. Na tym etapie trudno jeszcze o rywalizację i emocje — dopiero zaczyna się pierwsza kolejka. Chłopcy podchodzą, mimo to, serio — wyważają modele, a główne zmartwienie, to guma do mocowania skrzydeł, którą instruktorzy skąpo wydzielają, bo to towar deficytowy. Potwierdzają zdanie moich poprzednich rozmówców — jest bardzo kiepsko.

Widzowie? Szkoda gadać — wystarczyło palców jednej ręki, jeśli nie liczyć... ekipy sędziowskiej. A obok co 10 minut startuje An-2 z grupą osób — także młodzieży i dzieci — wykonując loty propagandowe. Wygląda jednak na to, iż nie wiedzą nawet, że jest i jakaś inna impreza, przynajmniej nie wykazują żadnego zainteresowania nią.

Około 12.30 lądujemy w Aeroklubie Ziemi Piotrkowskiej. Już z lotu widoczny wyraźnie porządek, ale impreza właśnie... dobiega końca. Nieliczne osoby wokół startowej „kraciatki" zaczynają pojedynczo przemieszczać się w kierunku budynku portu, gdzie odbędzie się oficjalne zakończenie. Przy pakowaniu modeli zastaję jeszcze instruktora **Stanisława Pacho** z modelarni Osiedlowego Domu Kultury „Jaskółczyn", którego pytam o wrażenia z imprezy, no i... tak w ogóle.

— Czy mamy problemy z materiałami i sprzętem? A jakie z tym mogą być problemy? Widzi pan, my we wszystkim widzimy modele. Zobaczyliśmy na przykład, że w japońską bibułkę pakowana jest herbata. Dotarliśmy do tej pakowni i już niedługo będziemy mieli papier na modele. Mamy go jeszcze trochę z gromadzonych zapobiegliwie zapasów, podobnie jak innych materiałów. Tym trzeba umiejętnie gospodarować. Listwy modelarze robią sami, sklejkę uzyskujemy z wytwórni lotniczej, inne materiały — z innych zakładów. Wie pan — przysługa za przysługę, czasem czyjaś dobra wola, ale trzeba ją rozbudzić, trzeba się koło tego zakręcić. Brakuje nam tylko silniczków 1,5 cm³ — gdyby tak ktoś je miał na zbyciu... Jak oceniam zestawy do budowy modeli szybowców? No wie pan?! A jak je można ocenić?! Ale czy nauczy się i wychowa modelarza na zestawach? U nas dostaje arkusz sklejki, szablon i musi wszystko sam dokładnie wyrysować, a potem wyciąć — pod okiem instruktora. Taki musi być początek.

Modelarnię mamy dobrą i piękną — zakładałem ją z kolegami jeszcze w latach czterdziestych. Stoły? Też są pamiątką z tamtych lat. Pamiątką użyteczną jak żadna inna. Czy zniszczone? Jakby się je niszczyło, to na czym pracowaliby modelarze?! Deski oklejamy co jakiś czas nową sklejką. I są jak nowe, tak jak stoły.

Do rozmowy przyłącza się instr. **Adam Łuczyński**, który właśnie wrócił z odnalezionym modelem. Rozmawiamy o modelarzach. — Wie pan, w końcu lat pięćdziesiątych i na początku sześćdziesiątych, jak szedł pochód pierwszomajowy, to połowę stanowili modelarze. Komu to przeszkadzało? Niech pan tu popatrzy: dziś z 4 modelarni przyszło 32 modelarzy, ze mną jest kilku. Dziś młodzież nie garnie się do modelarstwa, do lotnictwa.

Z kim będzie pracował syn pana Stanisława — instr. **Maciej Pacho?** To znaczy z iloma modelarzami? Impreza 3 czerwca skończyła się wcześniej, bo było ich tak niewielu.

Nie zdążyłem skorzystać z zaproszenia do modelarni — żałuję i myślę, że jeszcze zdarzy się okazja. Najpiękniejszych modeli nie pokazali — trzymają je na Modelarskie Mistrzostwa Polski Spółdzielczości Mieszkaniowej w Lisich Kątach. Tyle z Piotrkowa. Dodam jeszcze, że władze tamtejszego aeroklubu zamyślają utworzyć u siebie Centrum Modelarskie.

Koniec wizytacji — wracamy naszą Wilgą do Warszawy. Zbieram myśli. Dwa miejsca — dwie diametralnie różniące się sytuacje. I to niemal pod każdym względem. Ale mimo to znajduję i cechy wspólne.

W obydwu aeroklubach nie ma Ośrodka Sekcji Modelarstwa. Znakomita większość modelarzy należy do modelarni spółdzielni mieszkaniowych, LOK i klubów zakładowych, działających niezwykle sprawnie w porównaniu z modelarniami aeroklubowymi. Wiem, że Radom i Piotrków Trybunalski nie są pod tym względem odosobnione.

Imprezy wyglądały mało atrakcyjnie, by nie powiedzieć drętwo. Widzów — nawet nie na lekarstwo, a przecież to i c h w ł a ś n i e miano przyciągnąć. Po to, by w przyszłości zapełnić modelarnie. W Radomiu nie zadbano nawet o bufet dla nich (dzieci tak lubią słodycze).

Jak z przedstawionych wyżej dwóch przykładów wynika — i tutaj wiele zależy po prostu od ludzi. Od ich obrotności, zaradności, może i chęci. Złudna jest jednak recepta, że wystarczy zasugerować przejmowanie dobrych wzorów tej zaradności z Piotrkowa, bo gdyby np. w Radomiu była fabryka sklejki, myślę, że tamtejsi modelarze umieliby dotrzeć do niej bez żadnych rad i sugestii. Gdyby ta sama sklejka była produkowana we właściwej ilości dla modelarzy, nie trzeba by jej kombinować „kanałami", podobnie jak innych materiałów. Trudno jest wszystko wiecznie „kombinować" i „organizować" — wyrabia się przy tym zaradność, tylko że silnego modelarstwa się na tym nie zbuduje.

Jeżeli Aeroklub chce mieć szeroką bazę kadr w modelarzach, nie sposób jej tworzyć nie mając wpływu na rozwój modelarstwa, nie opiekując się nim, nie organizując produkcji dla niego. Wiele może tu zdziałać współpraca z innymi modelarniami — spółdzielczymi, LOK-owskimi, zakładowymi (na pytanie, dlaczego na imprezę w Radomiu nie przybyli modelarze z LOK — padła odpowiedź, że LOK organizuje swoją imprezę za tydzień). Przydałaby się też wzmożona akcja propagandowa w szkołach, również wspólna (może by tak pomóc w zajęciach technicznych — na nich też buduje się modele szybowców, ale nauczyciele rzadko wiedzą, jak to się robi, więc efekty — w opinii modelarzy — łatwo zniechęcają do modelarstwa).

Same odgórne polecenia organizowania imprez niewiele dadzą. Choć w tym roku było niewątpliwie lepiej niż w ubiegłym, do odrobienia, także w tym zachęcaniu, ale głównie w pomocy i zainteresowaniu, jest wiele.

Organizacja masowej — bo w wielu miejscach naraz — imprezy tego rodzaju przez Aeroklub PRL zasługuje na wielkie uznanie. Tym bardziej dotyczy to imprezy tegorocznej, która była wizytowana. Miałem możliwość zobaczenia jej tylko w dwóch miejscach. O informacje odnoszące się do całości, a także o pewne wnioski, poprosiłem więc szefa szkolenia i sportu APRL, płk. dypl. pil. **Henryka Kącika.**

— Jaki był zasięg wizytacji tegorocznej imprezy „Młodzi modelarze-lotnicy na start"?

— 16 wizytatorów 6 samolotami odwiedziło 10 aeroklubów.

— Jak ocenia Pan wyniki tej wizytacji?

— Pod względem ilościowym było lepiej niż w roku ubiegłym — było o ok. 800 uczestników więcej niż przed rokiem. Niezadowalające jest natomiast to, że nie wszystkie zarejestrowane modelarnie wzięły udział, z wyjątkiem Bielska-Białej i jeszcze 3 innych aeroklubów. Niezadowalająca była również, na ogół, organizacja i propaganda, która miała ściągnąć wielu widzów i spowodować masowość — nie wykorzystano we właściwym stopniu lokalnej prasy i radia. Łatwo było też zorganizować ekspozycję sprzętu lotniczego z przewodnikami — to uatrakcyjniłoby dodatkowo imprezę.

— Jakie stąd wypływają wnioski na przyszłość?

— Błędy, jakie zauważyliśmy, przekazujemy pisemnie zainteresowanym aeroklubom — organizatorom. Na przyszły rok będziemy wcześniej wysyłać pisma zalecające zorganizowanie imprezy, wzbogacone o sugestie dotyczące organizacji. Będziemy kładli nacisk zwłaszcza na propagandę, o której mankamentach w tym roku wspomniałem wcześniej.

Impreza, o której mówimy, jest bardzo potrzebna, a nawet konieczna — biorą w niej udział przyszli ludzie lotnictwa: przyszli piloci, skoczkowie, modelarze wyczynowi.

— Jakie Aeroklub podejmuje działania, by poprawić zaopatrzenie modelarni?

— Sytuacja jest trudna. Wydatki na każdego modelarza są stosunkowo niewielkie, ale przy masowości tej dziedziny mnożą się w wielkie sumy. Załóżmy, że na każdego modelarza przyznać należy jakieś 2 000 zł rocznie — zważywszy utrzymanie modelarni, koszty sprzętu, materiałów, płace instruktorów, to nie jest dużo. Przyjmijmy jednak, że modelarzy jest ok. 10 000 — daje to już sumę 20 mln zł. Dla porównania powiem panu, że na wydatki mamy w tegorocznym budżecie ogółem 26 mln zł, z czego na modelarstwo przyznaliśmy 4 mln...

— ...czyli ok. 15% ogółu.

— Właśnie, a w tej ogólnej sumie mieszczą się wydatki na wielokrotnie bardziej kosztowne dziedziny, jak sport samolotowy, szybowcowy, spadochronowy. Modelarstwo leży nam bardzo na sercu, dlatego szukamy sponsorów, którzy pomogliby nam. Pomagają już spółdzielnie mieszkaniowe, „Społem" (z którą współpraca układa się bardzo dobrze). Nawiązujemy bezpośrednie kontakty z resortami, w których gestii leży zaopatrzenie w pewne materiały (np. bibułka japońska, balsa — chcemy wymienić szybowiec za partię tego drewna). Są trudności z dewizami, potrzebnymi na import elementów i materiałów do modeli wyczynowych. Widzimy problem i chcielibyśmy zaopatrzyć modelarzy we wszystko, co im jest potrzebne. Przede wszystkim naciskamy na wytwórców krajowych, m.in. organizując giełdy.

— Dziękuję za rozmowę.

PIOTR GÓRSKI

Na starcie w Aeroklubie Radomskim. **Zdjęcia autora**

WROCŁAWSKI BIULETYN

W lipcu ub. r., w 27—28 numerze „Skrzydlatej", napisaliśmy na tej stronie o inicjatywie dwóch studentów Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu — Przemysława Skulskiego i Witolda Kowala, którzy postanowili zorganizować na swej uczelni Klub Miłośników Lotnictwa. Obaj studenci, wraz z około 10-ma innymi kolegami, pragnęli propagować lotnictwo w Akademii i dążyli w praktyce do tego, aby świadomość roli lotnictwa w gospodarce narodowej współczesnego państwa była udziałem jak największej liczby młodych ludzi. Przede wszystkim, rzecz jasna, w Akademii Ekonomicznej. Obaj energiczni, pełni zapału młodzieńcy, czuli się po prostu jako studenci ekonomicznej uczelni predestynowani do wyjaśniania właśnie ekonomicznej pozycji lotnictwa w narodowej gospodarce Polski.

Uzyskali poparcie ze strony władz AE, a wieść o rodzeniu się klubu — zyskała im od razu sporo sympatyków. Zapowiedzieli również, iż chcą w przyszłości wydawać własny, wewnątrzuczelniany biuletyn lotniczy.

Niedawno właśnie przysłali do nas pierwszy numer zredagowanego przez siebie Biuletynu Lotniczego, noszący datę 1 stycznia 1984. Pod tytułem — informacja, iż jest to pismo SGA ZSP Klubu Miłośników Lotnictwa, wydawane do użytku wewnętrznego. W notce od redakcji — zapowiedź, iż mimo że biuletyn jest wydawnictwem specjalistycznym, redakcja postara się, aby nawet osoby luźno związane z lotnictwem znalazły w nim coś dla siebie. A więc ma być trochę z modelarstwa, historii lotnictwa, sportu lotniczego, najbardziej interesujących konstrukcji lotniczych, jednym słowem dla każdego coś ciekawego.

Przeglądamy biuletyn. Ma on 8 stron, formatu papieru maszynowego, treść napisana na maszynie i odbita na powielaczu. Nie licząc pierwszej strony, na której widnieje tytuł, data, notka odredakcyjna i spis treści, na pozostałych stronach widzimy takie oto tematy: „Powietrzne zwycięstwa" (autor tłumaczy obszernie, w jaki sposób w poszczególnych państwach przyznawano pilotom zwycięstwa w walkach powietrznych), „Samoloty II wojny światowej" (pierwszy odcinek cyklu, z notką informacyjną i rzutami bocznymi pięciu samolotów z rodziny Seafire'ów), „Lotnicze asy" (odcinek prezentujący sylwetkę najlepszego pilota brytyjskiego I wojny światowej Edwarda Mannocka), „Pierwsze problemy Klubu Miłośników Lotnictwa" (szczere zobrazowanie trudności, na jakie natrafiają członkowie-założyciele klubu, rekrutujący się w większości z lotniarzy), „Nocni myśliwcy" (rzecz o 307 dywizjonie „Lwowskich Puchaczy", wraz z listą 10-ciu najlepszych polskich myśliwców nocnych w okresie II wojny światowej), wreszcie — „Giełdy, giełdy, giełdy..." (uwagi o modelarskich giełdach organizowanych przez KML od listopada ub. r., wraz ze średnimi notowaniami z pięciu ostatnich giełd, od listopada 83' do kwietnia 84').

Ogólne wrażenie: znać duży wysiłek trzyosobowego zespołu redakcyjnego, aby — zgodnie z zapowiedziami — pismo było ciekawe. I tu — pierwsze wahania czytającego: chyba redaktorzy Biuletynu rozminęli się nieco z tym, co zapowiadali. Nie ma (może będą wkrótce?) materiałów traktujących o transporcie lotniczym, lotnictwie rolniczym, usługowym, sanitarnym, widzimy tylko tematy lotnictwa wojskowego oraz trochę impresji z przebiegu własnej pracy przy wydawaniu biuletynu i o notowaniach giełd modelarskich.

Prezes KML, Przemysław Skulski, tak pisze do nas: „Zdajemy sobie sprawę z licznych niedoskonałości, ale człowiek przecież uczy się na błędach. Najważniejsze, że debiut mamy za sobą, oraz że mamy już pierwsze zgłoszenia współpracy".

Kochani Redaktorzy, jesteście studentami Akademii Ekonomicznej, pamiętajcie o tym, a więc — postarajcie się opracować materiały, mówiące przede wszystkim o lotnictwie w polskiej gospodarce narodowej. Tak — w gospodarce naszego kraju. Jest tu wiele problemów, duże pole do popisu. Tak będzie chyba właściwiej i zgodnie z tym, co w zeszłym roku proponowaliście.

Życzymy Wam powodzenia. (z)

KORESPONDENCJE

HARCERSKIE UROCZYSTOŚCI W LESZNIE

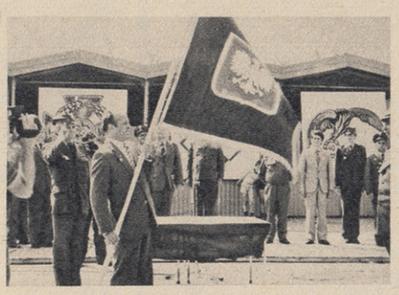
40 lat Polski Ludowej i ludowego Lotnictwa Polskiego — pod takim hasłem odbywały się uroczystości i imprezy Leszczyńskiej Chorągwi ZHP im. Ludowego Lotnictwa Polskiego, w których uczestniczyli prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. pil. dr Władysław Hermaszewski oraz przedstawiciele władz wojewódzkich i miejskich. Zainaugurował je apel zuchów i harcerzy Hufca ZHP Leszno na Placu Kościuszki, przy tablicy Polaków pomordowanych przez hitlerowców. Złożono kwiaty oraz odczytano apel o pokój na świecie.

W tym samym czasie, z kilku punktów województwa leszczyńskiego, wyruszyły patrole harcerskiego rajdu Szlakami Miejsc Pamięci Narodowej, które po wykonaniu zadań dotarły do Centrum Szybowcowego. W późnych godzinach wieczornych, w pobliżu miasteczka zlotowego zapłonęło ognisko, w czasie którego historyk, płk dr Zygmunt Bulzacki z Dowództwa Wojsk Lotniczych, wygłosił gawędę na temat: 40 lat Polskich Skrzydeł. Punktem kulminacyjnym uroczystości był Chorągwiany Zlot 40-lecia. Przeglądu reprezentacji hufców dokonał zastępca naczelnika ZHP, hm PL Krzysztof Piotrowicz, w towarzystwie Komendanta Leszczyńskiej Chorągwi hm PL Stanisława Czajki. Delegacja leszczyńskich harcerzy złożyła meldunek o realizacji zadań dla uczczenia wspomnianych rocznic. Przewodniczący Wojewódzkiej Rady Przyjaciół Harcerstwa, wojewoda leszczyński Bernard Wawrzyniak, w swym wystąpieniu podkreślił udział harcerstwa leszczyńskiego w pracach na rzecz środowiska, zwłaszcza dzieci i młodzieży.

Z kolei leszczyńscy harcerze kolejny raz uczestniczyli w ceremonii wręczenia sztandaru organizacyjnego (pierwszy spłonął, wraz z siedzibą Komendy Chorągwi, w minionym roku). Po defiladzie reprezentacji hufców odbyły się atrakcyjne pokazy lotnicze, które doszły do skutku dzięki pomocy kierownictwa Centrum Szybowcowego.

W czasie uroczystości czynna była radiostacja harcerska. W części artystycznej wystąpiły zespoły — laureaci chorągwianych przeglądów i festiwali artystycznych. Zlot uświetniła orkiestra harcerska z Kórnika. Całość zakończona została wspólnym obiadem w miasteczku zlotowym.

Ryszard Grabowski



Uroczysta ceremonia wręczenia sztandaru leszczyńskim harcerzom.
Zdjęcie: Z. Piotrowicz

KLUB·ISKRA

Henryk Żochowski, 14-320 Zalewo, wymieni książkę „Polskie eskadry w wojnie obronnej 1939" na zeszyty TBiU: 3, 15, 21, 36, 39, 86 lub inne.

Krzysztof Gołoś, ul. Łukaszyńska 17/59, 21-500 Biała Podlaska, poszukuje „Techniki — Młodzieży" z roku 1982 od numeru 1 do 10 i z roku 1981 od numeru 1 do 12 oraz TBiU nr 89. W zamian oferuje czechosłowacką „Kosmonautikę" z 1983 oraz TBiU nr 74, 75 i 91 i inne czasopisma.

Grzegorz Chwaliński, ul. Modrakowa 74/26, 85-864 Bydgoszcz, poszukuje numerów „Małego Modelarza" z samolotami: Lightning, Tempest V, Jak-3, Hurricane, Spitfire, Shiden-Kai, Ki-61 Hien, Zero, Tomahawk, Mosquito, Mustang D, Mirage, MiG-23 oraz książek: „Na wodach Guadalcanalu", „Samoloty II wojny światowej", „Okręty wojenne świata", „Lotnictwo morskie", „Torpedowce i niszczyciele" i „Samoloty bojowe".

Mieczysław Derdziński, Liceum Lotnicze, ul. Kisielińska 18, 65-247 Zielona Góra, poszukuje planów samolotu Chance Vought F-4U Corsair. Do wymiany ma książki: „Smugi na niebie" i „500 zagadek lotniczych" oraz numer „Małego Modelarza" z Ła-7.

Marek Panek, ul. Dąbrowskiego 21/26, 35-036 Rzeszów, poszukuje książek: „Polskie samoloty wojskowe 1939—45", „Samoloty, na których walczyli Polacy", „Samoloty myśliwskie w lotnictwie polskim", „Niebo w ogniu", „Alarm w St. Omer" oraz TBiU nr 3, 5, 19, 22, 25, 55, 68. W zamian oferuje książki: „Nowoczesny samolot wojskowy", „W cieniu skrzydeł", TBiU oraz numery „Małego Modelarza": 5/82 i 4/83.

Arkadiusz Majchrzak, ul. Sportowa 93, 82-830 Zbiersk, ma do odstąpienia „Encyklopedię techniki wojskowej", „Rakiety bojowe", „Nowoczesny samolot wojskowy", „Ilustrowaną encyklopedię lotnictwa", „Flugzeuge aus aller Welt", numery „Interavii" oraz wiele innych książek, czasopism i prospektów lotniczych i morskich. Wykaz na życzenie.

Jerzy Hernik, ul. Widok 16/59, 31-560 Kraków, poszukuje farb do malowania modeli plastykowych oraz modeli samolotów w skali 1:72. Do wymiany ma niesklejone modele samolotów w skali 1:72: MiG-19, Avia CS-199 oraz dwupłat SE-5A (wszystkie produkcji CSRS), książki: „L jak Lucy", „Żądło Genowefy", „Kamikadze — boski wiatr", „Dywizjon 303", „Sport spadochronowy", numery „Małego Modelarza": 8/82, 3, 5, 8/83.

Sylwester Kazała (12 lat), Kłopoczyn Nowy, 96-208 Lubania n. Pilicą, woj. skierniewickie, prosi o kontakt z chłopcem, który umie wykonać model samolotu. Odpowie na każdy list.

Krzysztof Zieliński, ul. Konarskiego 8/13, 25-340 Kielce, odstąpi książki o tematyce lotniczej, m. in. „Polskie samoloty 1918—1939" i „1939—1945", „Samoloty świata" oraz wiele innych. Ma także modele samolotów: Letov S.328 (1:72), SAAB J-35 (1:100) i L-60 (1:100). Odpowie na każdy list po załączeniu znaczka i koperty.

Marek Konefał, ul. Podleśna 219, 39-460 Nowa Dęba, woj. tarnobrzeskie, ma do wymiany numery „Skrzydlatej Polski": 3—7, 10, 15, 17, 19—21, 26, 28/82. W zamian, w stosunku jeden za jeden, pragnie, otrzymać numery „Non stop" i „Magazynu Muzycznego Jazz" (obydwa czasopisma sprzed roku 1980).

Mirosław Socha, 97-220 Rzeczyca 172, woj. piotrkowskie, ma do wymiany modele samolotów 1:72 firmy Kovozavody: MiG-17 PF, książkę J. Świerczyńskiego „Karate" oraz inne. W zamian pragnie otrzymać modele samolotów 1:72, lotnicze zeszyty TBiU lub pozycje z Biblioteczki Skrzydlatej Polski: 3, 4, 6, 9, 11, 12, 13 i 21.

Kazimierz Popławski, ul. Mieszka I 8B m. 51, 15-207 Białystok, poszukuje roczników „Letectvi + kosmonautika" z lat 1953 do 1982 oraz roku 1983 od 1 do 9 i 11 do 21. Nawiąże korespondencję z kolegami z Czechosłowacji lub innego kraju.

Henryk Karolczyk, ul. Dzierżyńskiego 7 m. 6, 64-920 Piła, sprzeda numery „Modelarza", „Małego Modelarza" i „Planów Modelarskich".

Mirosław Wilk, ul. Partyzantów 15/15, 28-500 Kazimierza Wielka, poszukuje dwóch książek A. Morgały: „Polskie samoloty wojskowe 1918—1939", i 1939—1945" oraz książeczek z serii „Żółty Tygrys". W zamian za to mógłby odstąpić zeszyty z serii TBiU oraz szereg innych tomików „Żółtego Tygrysa" i „Miniatur Morskich".

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK
LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY
Wyróżniony
Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ: redaktor naczelny — Jerzy R. Konieczny, z-ca red. nacz. — Tadeusz Malinowski, sekretarz redakcji — Jerzy Zarębski, z-ca sekr. red. — Piotr Górski, kierownicy działów — Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski, Janusz Wojciechowski, redaktor graficzny — Jolanta Kalita, redaktor techniczny — Irena Bąkowicz, sekretariat redakcji — Wanda Szawarska.

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1. Telefony: 27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat, 27-52-60 — kierownicy działów.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa, telefon — centrala 49-27-51 do 9.

CENA PRENUMERATY: kwartalnie — 260 zł, półrocznie — 520 zł, rocznie — 1040 zł.

WARUNKI PRENUMERATY:

1) dla osób prawnych — instytucji i zakładów pracy:

— instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" zamawiają prenumeratę w tych oddziałach,

— instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" i na terenach wiejskich opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

2) dla osób fizycznych — indywidualnych prenumeratorów:

— osoby fizyczne zamieszkałe na wsi i w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli,

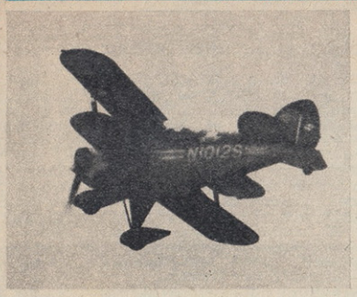
— osoby fizyczne zamieszkałe w miastach — siedzibach oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych nadawczo-oddawczych właściwych dla miejsca zamieszkania prenumeratora.
Wpłaty dokonują używając „blankietu wpłaty" na rachunek bankowy miejscowego oddziału RSW „Prasa — Książka — Ruch".

3) Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto NBP XV Oddział w Warszawie Nr 1153-201045-139-11. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy.

Terminy przyjmowania prenumeraty na kraj i zagranicę:
— do dnia 10 listopada na I kwartał, I półrocze roku następnego oraz cały rok następny,
— do dnia 1 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty roku bieżącego.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 35 zł za słowo, ogłoszeń urzędowych, ogłoszeń reklamowych i handlowych komunikatów 75—90 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Numery bieżące są do nabycia w Ośrodku Informacyjnym Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 (w godz. 12—16.30).
Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku: 29.VI.1984 r. Zam. 5963. T-47.
PL ISSN 0137-866x ● Nr ind. 37306



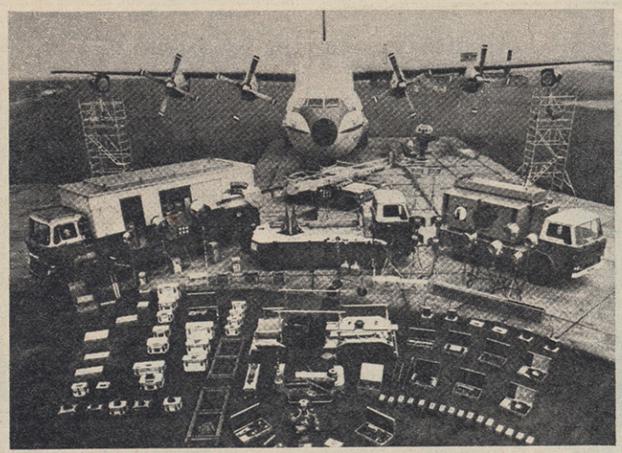
PRZESTROGA

Podczas pokazów lotniczych w USA zginął pilot wykonujący akrobację na dwupłatowym samolocie Pitts Special. Po dwóch szybkich beczkach na małej wysokości samolot zwalił się na ziemię. Badania wykazały, że w okresie wypadku (w lipcu) było wyjątkowo gorąco i wilgotnie, co wpłynęło ujemnie na moc silnika oraz zmniejszenie siły nośnej płatów. Pilot był akrobatą amatorem. W tymże okresie i rejonie stwierdzono ponad 1 000 różnych wypadków śmiertelnych.

W SP nr 24/1984, w notatce „Z dróg i lasów — w powietrze" na zdjęciu z lewej jest silnik Fox Bicycle.

SAMOLOT I ŁADUNEK

Czterosilnikowy samolot transportowy Belfast o udźwigu użytecznym 34 Mg, z komorą ładunkową o wymiarach w najszerszym miejscu 25,54 × 4,9 × 4,1 (wysokość) m, z pokazaniem jego typowych możliwości przewozowych, oczywiście w różnych zestawach.

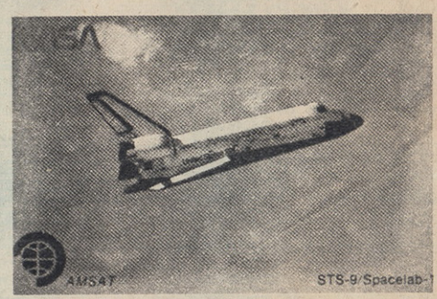


LOTNIE NA SYCYLII

Ośrodek lotniowy w miejscowości wypoczynkowej Città del Mare na Sycylii (39 km od Palermo). Góry i zbocza z różnicą wysokości miejsca startu i lądowania do 1 100 m. Działa tam szkoła pilotów lotni dla turystów itp. A może by tak w okresie urlopowym w Zakopanem, Jeżowie lub w Bieszczadach?

NOWY PRZYRZĄD

Sirognathograph, to nowy przyrząd z RFN do szybkiego pomiaru i rejestracji metodą bezdotykową ruchów i drgań szczęk w 3 płaszczyznach (z zapisem cyfrowym w cm z dokładnością plus-minus 1,5%) przy mówieniu, żuciu oraz do badań techniczno-naukowych przepływów w cieczach i gazach itp. Wykorzystano hallotrony, jako czujniki pola magnetycznego oraz technikę impulsową.



Z ORBITY

Jak już podaliśmy w SP nr 5/1984, w wyprawie samolotu kosmicznego STS-9 Columbia-Spacelab-1 po raz pierwszy pracował na orbicie na radiostacji amatorskiej (2 m) dr Owen Garriott. W okresie ok. 4 h 30 min (28.11.—8.12. 1983) nawiązał on ponad 350 dwustronnych łączności z krótkofalowcami (wśród 39 stacji europejskich najwięcej było jugosłowiańskich i czechosłowackich) i otrzymał ok. 10 000 potwierdzeń odbioru z 23 państw.

Za każdą łączność (orbit pośrednich było 26) wysyłano specjalne karty (na zdjęciu) a za odpowiednią opłatą można nabyć nalepki pamiątkowe, wideokasety oraz magnetokasety z nagraniami w kosmosie przez astronautę-krótkofalowca. Dochód na związek krótkofalowców USA.

SATELITY INMARSATU

Atlantyk: operacyjny 26° (40 kanałów) i 18,5° długości zachodniej (rezerwowy 30 kanałów). Ocean Indyjski: dwa satelity operacyjne 30-kanałowe (63° i 60° długości wschodniej). Pacyfik: operacyjny 177,5° długości wschodniej. Do końca 1984 dojdzie tu drugi. Są to wynajęte satelity geostacjonarne Marecs-A oraz Intelsat-V. Pokrywają one zasięgiem ocean światowy od 75° szerokości północnej do 75° szerokości południowej.

KOSMOS I MORZE

W uzupełnieniu artykułu z SP nr 19/1984 podajemy nowe informacje (z kwietnia 1984) o radzieckim udziale w systemach satelitarnych ratownictwa morskiego i lotniczego. Do Inmarsatu wchodzi już 40 państw, a obsługuje on obecnie 2 200 statków (ok. 1/10 wszystkich będących stale na morzu, z ok. 1 mln marynarzy). Inmarsat ma 8 stacji naziemnych, z nich 3 (Southburry w USA, Yamaguchi oraz Ibaraka w Japonii) służą do łączności telefonicznej pomiędzy stacjami. Do łączności telegraficznej przeznaczone są stacje w Norwegii, Kuwejcie, Francji i USA. Od niedawna pracuje stacja pod Odessą, współdziałając z satelitami Marecs-A oraz Intelsat-V. Następna jest w budowie w Nachodce. System Inmarsat zwiększa operatywność kierowania flotą i daje do 3% zysk w przebiegach statków.

System Kospas-Sarsat (ZSRR, USA, Francja i Kanada) działa od 30.03.1982 (satelita Kosmos-1393). Uratował ponad 150 osób, a chęć współpracy wyraziła: Austria, Argentyna, Brazylia, Bułgaria, Finlandia, W. Brytania (łącznie ponad 20 państw). W systemie działają satelity: Kosmos-1383 i 1447 (24.03.1983) oraz pierwszy amerykański NOAA-8 (28.03.1983). Radioboje alarmowe ARB-121,5 (jest ich obecnie ok. 300 000) znajdują się na statkach i samolotach. Ze względu na brak dyscypliny radiowej w USA (90—95% sygnałów alarmowych z terytorium USA jest fałszywych) wprowadza się radioboje ARB-406. Obecnie pracują 3 ośrodki naziemne: w ZSRR (Moskwa), USA i Francji (Tuluza) oraz 9 stacji odbioru informacji (3 w ZSRR — Moskwa, Archangielsk i Władywostok, 3 w USA, 1 w Norwegii, 1 we Francji, 1 w Kanadzie). W październiku 1983 przeprowadzono udane próby z radiobojami ARB-406: jej sygnały z Morza Czarnego odebrały 2 satelity — ZSRR i USA oraz przekazały dane do Moskwy i Tuluzy. Po niecałej godzinie śmigłowiec odnalazł „rozbitka". Podobnie przebiegały próby poszukiwań „rozbitych" samolotów w górach Pamiru, lasach i wąwozach.

Bliska przyszłość Inmarsatu, to małe urządzenia odbiorcze przydatne dla statków o wyporności do 5 000 ton.

Na zdjęciach: z lewej u góry i u dołu — moskiewska stacja odbioru informacji satelitarnej Kospas i jej antena, z prawej u dołu — komputery w ośrodku moskiewskim oraz antena łączności satelitarnej na statku „M. Kalinin" (u góry).

Zdjęcia i rysunki: „Drachenfliegermagazin", „Interavia", „Praktiker", „Radio" (ZSRR), archiwum.